



**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh:

NURUL FITRI SUSANTY
NIT: 531611306212 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh:

NURUL FITRI SUSANTY
NIT: 531611306212 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

DISUSUN OLEH :

NURUL FITRI SUSANTY
531611306212 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 2020

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

R.A.J SUSILO HADI W, S.IP., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560121 198103 1 005

TONY SANTIKO, S.ST, M.Si., M.Mar.E

Penata (III/c)

NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “**Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah Ksop Kelas I Banten**”

Karya,

Nama : NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....

Semarang,

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

R.A.J SUSILO HADIW, S.IP., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk.1 (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul **"Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Kecelakaan Kapal Di Wilayah Ksop Kelas I Banten"**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atas temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan karya ini. dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini.

Semarang,2020

Yang membuat pernyataan,



NURUL FITRI SUSANTY
531611306212 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

1. Hidup itu dijalani, dinikmati dan disyukuri.
2. Waktu adalah uang. Maka hargailah setiap waktu dengan memanfaatkan waktu sebaik-baiknya. Karena setiap detik waktu sangatlah berharga dalam kehidupan.
3. Pengorbanan orang tua tidak dapat dibeli. Maka hargailah setiap pengorbanan orang tua karena belum tentu kita bisa membalas pengorbanan itu.

PERSEMBAHAN:

1. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. dan Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si. yang selalu sabar membimbing hingga skripsi ini selesai dengan baik.
2. Kedua Orang Tuaku, Bapak Lettu Ctp Agus Saleh Rahman dan Ibu Sri Semi yang selalu memberikan doa restu serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Saudaraku tercinta Muhammad Risky Agustiadi.
4. Muhammad Lubaab Afkaary yang telah menemani, memberikan bantuan, serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Seluruh Keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terimakasih atas ilmu dan pengalaman yang diberikan kepada saya selama ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat, hidayat serta taufik-Nya yang telah dilimpahkan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten” dengan baik tanpa halangan suatu apapun.

Skripsi ini penulis susun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Mashudi Rofik, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
3. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi
4. Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi

5. Bapak Ibu Dosen serta Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Orang Tua Penulis, Bapak Lettu Ctp Agus Saleh Rahman dan Ibu Sri Semi yang selalu memberikan doa restu serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. KSOP Kelas I Banten yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu kelancaran skripsi ini

Akhirnya, Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang,.....2020

Penulis



NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRACT	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latarbelakang	1
1.2. Rumusan masalah	7
1.3. Tujuan penelitian.....	8
1.4. Manfaat penelitian.....	8
1.5. Sistematika penulisan.....	10
BAB II : LANDASAN TEORI.....	12
2.1. Tinjauan pustaka	12
2.2. Kerangka pikir penelitian.....	30

BAB III : METODE PENELITIAN.....	33
3.1. Metode penelitian yang digunakan	33
3.2. Waktu dan tempat penelitian.....	36
3.3. Sumber data.....	36
3.4. Metode pengumpulan data	38
3.5. Teknik analisa data.....	41
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	46
4.1. Gambaran umum KSOP Kelas I Banten.....	46
4.2. Hasil penelitian.....	54
4.3. Pembahasan masalah.....	65
BAB V : PENUTUP	72
5.1. Simpulan	72
5.2. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA	75
LAMPIRAN.....	78
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	83

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.2 Kerangka pikir penelitian	31
Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas I Banten	46
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas I Banten.....	52
Gambar 4.3 Pemeriksaan lambung kapal bagian luar	57
Gambar 4.3 Pemeriksaan lambung kapal bagian dalam	58
Gambar 4.3 Pemeriksaan kemudi kapal	58
Gambar 4.3 Pemeriksaan uji tekan.....	59
Gambar 4.3 Pemeriksaan uji efisiensi kapal	60
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan navigasi.....	61
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan keselamatan	62
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan pencegahan kebakaran.....	64
Gambar 4.3 Pemeriksaan instalasi radio konvensional Non GMDSS	65
Gambar 4.3 Pemeriksaan instalasi radio konvensional GMDSS	65

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 2.1 <i>Research Gap</i>	29
-------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> KMP Windu Karsa Dwitya.....	87
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> KMP VIRGO 18.....	88
Lampiran 3 Foto Wawancara.....	89
Lampiran 4 Studi Dokumentasi	90
Lampiran 5 Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan Nota Dinas Pemeriksaan dan Pengujian, serta Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal.....	91



ABSTRACT

Nurul Fitri Susanty, 2020, NIT: 531611306212 k: "Optimally Docking Ship Inspection By Marine Inspector To Minimize Ship Accidents In Port Authority Office of Class I Banten". Thesis. Diploma IV Program, Study Program of Port And Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., Supervisor II: Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Port Authority Office of Class I Banten was present as a regulator in the port of Banten which was held at the Directorate General of Sea Transportation as a technical implementation Unit (UPT) at Echelon II, to ensure the implementation of port activities and shipping safety. The development of domestic sea transportation is quite rapidly marked by the number of applications in the framework of ship certification. As we know that the demands of marine transport services have grown rapidly in recent years so the government needs to improve services in ship inspection to ensure the safety of vessels. The ship accident occurred again in Indonesian waters involving KMP Windu Karsa Dwitya and KMP Virgo 18 at the crossings of Merak-Bakaheuni. The purpose of this study was to determine the correct procedure and according to the procedure and the impact if the inspection of the ship by Marine Inspector at Port Authority Office of Class I Banten was not optimal. In the writing of this thesis, the author describes the theories used in the creation of research reports and as a basis for solving the problems that exist in the research process.

The method used in this research is a qualitative method that generates descriptive data of written words from the people and behaviors observed. In this case the author collects data using several methods of data collection such as observation, Research GAP, interview, documentation study and literature study.

Based on the results of research and discussion of problems on the correct vessel inspection procedures and in accordance with the procedure is in accordance with the vessel inspection Pocket book and the Authorized Marine Safety Technical Handbook of Directorate General of Sea Transportation and the Directorate of Shipping and Kepelautan. The impact can occur if the docking ship inspection is not optimal i.e. the vessel could have an accident. Because the inspection is very influential on the fulfillment of the vessel that is being docking.

Keywords: Inspection, Docking, Marine Inspector

ABSTRAKSI

Nurul Fitri Susanty, 2020, NIT : 531611306212 K : “Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., Pembimbing II : Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Kantor KSOP Kelas I Banten hadir sebagai regulator di Pelabuhan Banten yang bernaung pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) setingkat eselon II, untuk menjamin terselenggaranya kegiatan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran. Perkembangan angkutan laut dalam negeri cukup pesat yang ditandai dengan banyaknya permohonan dalam rangka sertifikasi kapal. Sebagaimana kita ketahui bahwa tuntutan para penyedia jasa angkutan laut berkembang dengan pesat pada tahun-tahun terakhir ini sehingga pemerintah perlu meningkatkan pelayanan dalam pemeriksaan kapal guna menjamin keselamatan kapal. Kecelakaan kapal terjadi lagi di perairan Indonesia melibatkan KMP Windu Karsa Dwitya dan KMP Virgo 18 di penyeberangan Merak-Bakauheni. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur dan mengetahui dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal. Dalam penulisan skripsi ini, penulis menjabarkan tentang teori-teori yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data menggunakan beberapa metode pengumpulan data antara lain Observasi, *Research Gap*, Wawancara, Studi Dokumentasi dan Studi Pustaka.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah mengenai prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur yaitu sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Dampak yang dapat terjadi jika pemeriksaan kapal *docking* tidak optimal yaitu kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan sangat berpengaruh pada pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang *docking*.

Kata Kunci : Pemeriksaan, *Docking*, *Marine Inspector*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945. Indonesia secara geografis terletak diantara dua benua yaitu benua asia dan benua australia serta terletak diantara dua samudra yaitu samudra hindia dan samudra pasifik. Letak Indonesia sangat strategis secara geografis. Menurut Jacub rais, pakar toponimi atau penamaan unsur di muka bumi Indonesia memiliki 13.667 pulau. Populasi penduduk Indonesia berada di urutan nomer 4 di dunia dengan jumlah kurang lebih 271 juta jiwa yang dicatat Worldometers pada hari Jumat tanggal 6 September 2019 dan kondisi Indonesia saat ini mempunyai luas daratan 5.8 juta km² dan juga panjang pantai di seluruh Indonesia 81.000 km. Selanjutnya dalam mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara. Disamping itu, luas wilayah laut yang mencapai 2/3 (dua per tiga) dari seluruh wilayah Indonesia, memiliki sumber ekonomi yang berlimpah, yaitu berupa kekayaan laut. Dengan kondisi serupa itulah maka angkutan laut merupakan sarana transportasi yang sangat dominan bagi masyarakat Indonesia.

Transportasi laut yang ditunjang dengan ketersediaan sarana angkutan laut yang cukup dan memadai mempunyai peranan penting antara lain untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan penumpang antar pulau, meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah serta meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa. Untuk mewujudkan peran transportasi laut harus ditunjang dengan sarana angkutan laut berupa kapal-kapal yang sesuai dengan standarisasi keselamatan pelayaran.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaiklautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Dalam merencanakan dan membuat suatu alat transportasi yang didalamnya termasuk alat transportasi laut, selain masalah desain,

akomodasi, teknologi, permesinan, dan sebagainya, seorang perancang dan pembuat kapal harus memperhatikan dan memperhitungkan masalah keamanan dan keselamatan kapal. Hal ini harus dilakukan karena menyangkut masalah nyawa penumpang, barang yang diangkut, dan masalah bisnis, ekonomi, dan hukum laut. Sebuah kapal harus mempunyai fasilitas keselamatan dan keamanan, baik ketika kapal bersandar (berlabuh) maupun ketika sedang berlayar, dan baik itu di daerah pelayaran aman maupun sebaliknya. Karena bencana tidak dapat diperhitungkan dan diperkirakan.

Keselamatan kapal didefinisikan sebagai keadaan kapal yang memenuhi persyaratan materiil, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan, peralatan pencegahan pencemaran kebakaran, perlengkapan keselamatan, radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan setelah dilakukan pemeriksaan dan melalui pengujian. Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Didalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun

1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas. Didalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, dan penemuan barang di laut. Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 34 ayat (2) adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal satu dengan kapal yang lainnya. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Bahkan sering mengabaikan aspek keselamatan berlayar, dapat menyebabkan kecelakaan angkutan laut yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti dalam beberapa tahun belakangan ini. Ada beberapa penyebab kecelakaan pelayaran yang pertama yaitu faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal

secara berlebihan. Faktor kedua merupakan faktor teknis, faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, terbakarnya kapal seperti yang dialami Kapal Tampomas diperairan Masalembo, Kapal Livina. Faktor ketiga yaitu faktor alam, faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

Marine inspector adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat pemeriksa keselamatan kapal berwenang diatas kapal untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian kondisi teknis keselamatan kapal. Sejak kapal dipesan untuk dibangun hingga kapal beroperasi, selalu ada aturan yang harus dipatuhi, dan di dalam semua proses pelaksanaannya selalu ada badan independen yang menjadi pengawasnya. Pada saat kapal dirancang kemudian pemilihan bahan, dan selama proses pembangunannya, selain pemilik kapal, pihak galangan kapal, dan pihak pemerintah selaku administrator ada pihak Klasifikasi dalam hal ini di Indonesia oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang akan melakukan pengawasan dan pemberian kelas bagi kapal yang telah selesai dibuat, hingga nanti setelah kapal beroperasi mereka juga akan melakukan survey dan audit atas pelaksanaan semua aturan keselamatan yang harus dipenuhi.

Docking kapal adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati. Pengedokan kapal dilakukan untuk mempertahankan kelas kapal, dimana termaksud dari bagian pemeriksaan periodik oleh *Marine Inspector*.

Departemen perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara terintegrasi dan berkesinambungan terus berupaya meningkatkan kualitas serta kuantitas keselamatan pelayaran, dengan tujuan dapat melaksanakan pemeriksaan fisik kapal secara lebih rinci serta profesional untuk mencapai sasaran optimal yang sesuai standar prosedur dalam meningkatkan sistem keselamatan jiwa dilaut serta layanan prima pengguna jasa.

Research Gap merupakan perbedaan hasil penelitian antara peneliti-peneliti terdahulu terhadap hipotesis yang dijadikan obyek penelitian. *Research Gap* adalah kesenjangan penelitian yang perlu diteliti dan menjadi alasan bagi peneliti untuk meneliti. *Research Gap* dapat berupa dua hal. Pertama perbedaan hasil penelitian atau pendapat para peneliti terdahulu. Kedua, konsep, teori atau masalah yang belum atau perlu diteliti menurut peneliti terdahulu.

Dewasa ini perkembangan angkutan laut dalam negeri cukup pesat yang ditandai dengan banyaknya permohonan dalam rangka sertifikasi kapal. Sebagaimana kita ketahui bahwa tuntutan para peyedia jasa angkutan laut

berkembang dengan pesat pada tahun-tahun terakhir ini sehingga pemerintah perlu meningkatkan pelayanan dalam pemeriksaan kapal menjamin keselamatan kapal. Kecelakaan kapal terjadi lagi di perairan Indonesia melibatkan KMP Windu Karsa Dwitya dan KMP Virgo 18 di penyeberangan Merak-Bakaheuni. Akibat tubrukan tersebut KMP Windu Karsa Dwitya mengalami kerusakan di anjungannya, sementara KMP Virgo 18 mengalami sobek di buritan kanan. Kecelakaan tersebut terjadi pada hari Senin tanggal 22 April 2019 jam 16:32 pada saat kapal KMP Windu Karsa Dwitya akan keluar alur Pelabuhan Merak bertubrukan dengan KMP VIRGO 18 yang akan memasuki alur Pelabuhan Merak disekitar *break water*. Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan faktor teknis dan faktor alam. (Data Terlampir)

Dari data yang diperoleh saat melakukan pemeriksaan kapal yang sedang *docking*, Peneliti tertarik untuk mengambil sebuah skripsi dengan Judul : **“Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1.2.1 Bagaimana prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur?

- 1.2.2 Bagaimana dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan :

- 1.3.1 Untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan pada tujuan penelitian di atas, maka manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pengetahuan dan referensi dalam melakukan penelitian serupa.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi Penulis

Penulis dapat mengimplementasikan ilmu yang diperolehnya dari perkuliahan, praktek kuliah dilapangan dan untuk mempertajam pengetahuan penulis.

1.4.2.2 Bagi Akademik

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan Taruna/i yang akan mengadakan penelitian tentang pemeriksaan kapal *docking* guna meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal, menambah dokumentasi bagi kampus, yang akan bermanfaat bagi Taruna/i dan pihak-pihak yang membutuhkan untuk menambah pengetahuan.

1.4.2.3 Bagi Organisasi

Bagi KSOP Kelas I Banten bisa mempertimbangkan dengan hasil penelitian bahwasanya optimalisasi pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* sangat berpengaruh pada tingkat keselamatan berlayar dan pemeriksaan kapal yang optimal sangat penting diterapkan dengan baik di sebuah instansi tersebut.

1.5 Sistematika Penulisan

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dipahami maksud dalam penulisan penelitian ini penulis membagi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain. Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam tiga bagian untuk memudahkan dalam pengerjaan skripsi ini, yaitu :

1.5.1 Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

1.5.2 Bagian Utama

BAB I : Berupa PENDAHULUAN yang berisi latar belakang masalah, cakupan masalah penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, kegunaan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Berupa LANDASAN TEORI yang memaparkan kajian pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam penelitian, kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian.

BAB III: Berisi METODE PENELITIAN yang berisi tentang pendekatan dan desain penelitian, fokus dan lokus

penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, teknik keabsahan data dan teknik analisis data. Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan penelitian.

BAB IV: Berisi HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

yang memaparkan mengenai gambaran Ksop Kelas I Banten serta pemaparan data dengan hasil penelitian penulis yang disertai dengan pembahasannya.

BAB V: Yaitu PENUTUP yang berisi tentang simpulan dari hasil penelitian dari bab-bab sebelumnya serta saran-saran sebagai masukan pemecahan permasalahan dalam penelitian ini.

1.5.3 Bagian Akhir

Bagian akhir pada penulisan skripsi ini berisi daftar pustaka, daftar lampiran, serta daftar riwayat hidup.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Optimalisasi

Optimalisasi ialah suatu tindakan meningkatkan atau mengoptimalkan. Dimana untuk hal tersebut diperlukan intensifikasi dan ekstensifikasi subjek dan objek pendapatan. Secara umum, pengertian optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut Depdikbud (1995, h. 628), Optimalisasi berasal dari kata optimal berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari

tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan. Optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan suatu solusi agar ditemukannya solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif dengan tidak melanggar batasan yang ada. Dengan adanya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan efektifitasnya, yaitu seperti meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya.

Pengertian optimalisasi menurut Poerdwadarminata (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014), Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimumkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya. Ada tiga elemen permasalahan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu tujuan, alternatif keputusan, dan sumberdaya yang dibatasi.

1. Tujuan

Tujuan dari optimalisasi dapat berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Maksimisasi digunakan apabila tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Sedangkan minimalisasi digunakan dengan tujuan pengoptimalan yang berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tersebut tentu harus disesuaikan dengan apa yang akan dimaksimalkan atau diminimalkan.

2. Alternatif keputusan

Alternatif keputusan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan atau mencapai sebuah tujuan. Alternatif keputusan tersedia menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambilan keputusan dan pengambilan keputusan juga dihadapkan dengan beberapa pilihan yang perlu dipertimbangkan dengan baik.

3. Sumberdaya yang dibatasi

Sumberdaya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Keterlibatan ini yang mengakibatkan dibutuhkan proses optimalisasi.

Optimalisasi ini sangat diperlukan diberbagai aktifitas. Terlebih lagi optimalisasi yang berkaitan dengan pelayanan kepada masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Komponen standar pelayanan yang dapat menunjang atau sebagai bentuk pengoptimalisasian ada 18 yaitu dasar hukum, persyaratan, sistem, mekanisme dan prosedur, jangka waktu penyelesaian, biaya/tarif, produk pelayanan, sarana, prasarana dan/atau fasilitas, kompetensi pelaksana, pengawasan internal, penanganan pengaduan, saran dan masukan, jumlah pelaksanaan, jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan, jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya dan risiko keraguan, serta evaluasi kinerja pelaksanaan

Selain faktor-faktor tersebut, perlu juga ditingkatkan sistem kepemimpinannya karena pelaksanaan dalam setiap organisasi juga bergantung pada bagaimana kepemimpinan tersebut dilakukan. Istilah kepemimpinan berasal dari kata dasar “pimpin” yang artinya

bimbing atau tuntun. Dari kata “pimpin” lahirlah kata kerja memimpin yang artinya membimbing atau menuntun dan kata benda “pemimpin” yaitu orang yang berfungsi memimpin atau orang yang membimbing atau menuntun. Sebagai seorang pemimpin harus memiliki kecakapan dan cara pandang yang luas dan tepat. Agar ketika sewaktu-waktu mengalami masa yang tidak baik akan dapat mengambil keputusan yang tepat. Keputusan yang diambil memiliki dampak yang sangat besar dimana salah sedikit saja berpengaruh pada keseluruhan proses suatu organisasi.

Berdasarkan pengertian teori diatas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan/target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.

2.1.2 Pemeriksaan

Secara umum pengertian pemeriksaan adalah proses perbandingan antara kondisi dan kriteria. Kondisi yang dimaksud disini adalah kenyataan yang ada atau keadaan yang sebenarnya yang melekat pada objek yang diperiksa. Sedangkan kriteria adalah tolak ukur, yaitu hal yang seharusnya terjadi atau hal yang seharusnya melekat pada objek yang diperiksa.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Pemeriksaan adalah proses, cara, perbuatan memeriksa. Arti lainnya dari kata pemeriksaan adalah hasil (pendapatan) memeriksa, pemeriksaan, penyelidikan atau pengusutan (perkara dan sebagainya) dan eksaminasi.

Menurut Alvin A. Arens et al. (2012:14), Pemeriksaan adalah suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dapat diukur dari suatu *economic entity* yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Menurut Mulyadi (2002:40), Pemeriksaan adalah suatu proses sistematis untuk memperoleh dan mengvaluasi bukti secara objektif mengenai pernyataan tentang kejadian ekonomi, dengan tujuan untuk menetapkan tingkat kesesuaian antara pernyataan tersebut dengan kriteria yang telah ditetapkan, serta penyampaian hasil-hasilnya kepada pemakai yang berkepentingan.

Pemeriksaan dilakukan dalam rangka pengendalian suatu kegiatan yang dijalankan oleh suatu unit usaha tertentu. Oleh karena itu, pemeriksaan merupakan bagian dari pengawasan sedangkan pengawasan merupakan bagian dari pengendalian. Suatu pengawasan akan menghasilkan temuan-temuan yang memerlukan tindak lanjut.

Apabila keseluruhan tindak lanjut itu dilaksanakan, maka keseluruhan pekerjaan tersebut merupakan pengendalian. Akan tetapi bilamana tindak lanjut tidak dilaksanakan maka tetap dinamakan pengawasan.

Dari pendapat di atas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa pemeriksaan adalah proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

2.1.3 Docking

Secara umum, *Dock* atau *docking* mempunyai pengertian yaitu sebuah kondisi dimana sebuah kapal berada di atas *dock* atau dermaga untuk dilakukannya perawatan ataupun perbaikan. *Docking* adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati mengingat spesifikasi bentuk kapal yang khusus dan berbeda-beda setiap kapal. Biro Klasifikasi Indonesia dan Syahbandar (*Marine Inspector*) menentukan periode-periode pengedokan kapal/perbaikan kapal di atas *dock*, yang semuanya tergantung dari umur kapal, jenis bahan

yang dipakai sebagai badan kapal, keadaan (kebutuhan kapal untuk keperluan membersihkan badan kapal dibawah garis air, memeriksa kerusakan-kerusakan, memperbaiki kerusakan-kerusakan serta mencat badan kapal dibawah garis air maka dapat digunakan beberapa jenis *dock* yaitu *Dock Kolam (Graving dock/Dry dock)*, *Dock Apung (Floating dock)*, *Dock Tarik (Slipway dock)* dan *Dock Angkat (Synchrholift)*.

Pengedokan kapal pada dasarnya bertujuan untuk memperbaiki atau mereparasi badan kapal yang berada di bawah garis air. Persiapan pengedokan dilakukan bersama antara *crew* kapal dengan pihak galangan (bidang sarana laut) agar pengedokan berjalan dengan baik. Sebelum pengedokan berlangsung, terlebih dahulu pemilik kapal memberikan data utama kapal yang diperlukan pihak galangan kapal seperti gambar *docking plan* yang akan digunakan untuk mengatur posisi *keel* dan *side block* yang menyesuaikan bentuk badan kapal. Selain itu juga data mengenai berat kapal kosong (LWT) dan ukuran utama kapal agar dapat disesuaikan dengan kemampuan atau kapasitas *dock* sendiri. Setelah data kapal yang benar didapat kemudian pihak galangan mengarsip data tersebut bertujuan apabila kapal tersebut melakukan pengedokan kembali maka persiapannya dapat dilakukan dengan cepat karena data kapal sudah ada.

Menurut Soeharto dan Soejitno (1996) *Docking repair* adalah mereparasi ataupun merawat bagian-bagian kapal yang berada dibawah garis air. Pekerjaan tersebut meliputi Pergantian pelat, Pergantian *zinc anode*, Reparasi *propeller* dan pelepasan poros, Pembersihan dan pengecatan pelat dibawah garis air.

Dari pengertian pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa *docking* adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan untuk mereparasi ataupun merawat bagian-bagian kapal.

2.1.4 Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Wahyu Dwi Kurniawan dan Periyanto (2018), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

Menurut Gianto dkk (2000:65), Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut pasal 1 angka 36 UUP (Undang-Undang Pelayaran), Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian kapal menurut Suranto (2004:7), mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu :

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang di gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah”

Sedangkan menurut Suyono (2005:15), mendefinisikan secara lebih singkat, yaitu :

“Kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut “

Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi peryaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut.

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian kapal yaitu kendaraan air/alat transportasi laut yang

mengapung digunakan di perairan laut dengan menggunakan mesin atau tidak sebagai alat penggerak. Kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di perairan laut.

2.1.5 *Marine Inspector*

Secara umum, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal atau *Marine Inspector* (MI) menjadi garda terdepan dalam hal penyelenggaraan dan terciptanya keselamatan pelayaran khususnya dalam melakukan pemeriksaan kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal dengan kualifikasi Asisten *Marine Inspector* yang telah dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Asisten *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang telah mengikuti dan lulus pendidikan Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal yang telah diangkat oleh Menteri namun belum dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Adapun persyaratan untuk menjadi Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal harus memenuhi paling sedikit yaitu harus memiliki pengalaman paling sedikit 3 (tiga) tahun bekerja diatas kapal sebagai perwira *deck* atau mesin senior (*manajerial level*), harus memiliki pengalaman kerja ditempat kerja yang sesuai dengan kapasitas kompetensinya selama paling sedikit 3 (tiga) tahun,

dan harus memiliki pengetahuan praktis dan teoritis tentang kapal; pengoperasian kapal dan instrumen peraturan perundang-undangan nasional dan internasional tentang perkapalan. Persyaratan yang harus dipenuhi untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan pejabat pemeriksaan keselamatan kapal antara lain mendapat usulan dari kepala kantor ditempat calon Pejabat Pemeriksaan Keselamatan Kapal bertugas, sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan surat keterangan sehat oleh dokter/rumah sakit Pemerintah yang ditunjuk, surat keterangan dokter bahwa tidak buta warna, Pegawai Negeri Sipil atau Aparatur Sipil Negara pada Direktorat Jendral dengan masa kerja paling sedikit 2 (dua) tahun, berijazah minimal ANT II/ATT II atau S1 teknis (Perkapalan atau yang sederajat) dengan pengalaman kerja paling sedikit selama 3 (tiga) tahun, memiliki kepangkatan minimal Penata Muda (III/a) pada saat pengusulan, dan mampu berbahasa Inggris aktif atau memiliki nilai TOEFL paling sedikit 450 (empat ratus lima puluh) atau penilaian lain yang setara dengan dibuktikan dengan sertifikat yang berlaku tidak lebih dari 6 (enam) bulan sejak tanggal terbit dihitung hingga saat pengusulan. Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan nota dinas pemeriksaan dan pengujian, serta penerbitan sertifikat keselamatan kapal oleh *Marine Inspector*. (Data Terlampir)

Menurut Capt. Sudiono, masalah keselamatan pelayaran dan kelaiklautan kapal harus menjadi fokus bagi *Marine Inspector* dan

Asisten *Marine Inspector* sebagai pejabat pemeriksa keselamatan kapal di Indonesia. Hal ini dikarenakan masalah keselamatan pelayaran selalu menjadi perhatian semua pihak. Semua pejabat pemeriksa keselamatan kapal atau *Marine Inspector* dan Asisten *Marine Inspector* harus menjadikan kelaiklautan kapal sebagai fokus atau *concern* utama dalam pemeriksaan kapal demi terciptanya keselamatan pelayaran.

Marine Inspector memang tidak terlalu banyak dikenal publik. Padahal, merekalah sejatinya yang menjadi ujung tombak dari aspek *safety of navigation*. *Marine Inspector* merupakan jabatan fungsional, bukan jabatan struktural atau jabatan yang bereselon di Kementerian Perhubungan (Kemhub). Orang ini bekerja sejak kapal mulai dibangun di galangan. Mereka memeriksa konstruksi lambung, perlistrikan dan permesinan kapal, dan lainnya sesuai standar keselamatan yang tercantum di dalam *Safety of Life at Sea* (SOLAS).

2.1.6 Meminimalisir

Secara umum, Meminimalisir adalah memperkecil atau biasa digunakan mengutarakan bahwa sesuatu itu memang tidak dapat dihilangkan atau diselesaikan sepenuhnya tetapi hanya bisa beberapa persen yang bisa terselesaikan.

2.1.7 Kecelakaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kecelakaan adalah perihal celaka, bencana, kemalangan dan kesusahan. Menurut M. Sulaksmo (1997), Kecelakaan adalah suatu kejadian tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur.

Menurut Heinrich (1980), mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia, atau radiasi yang memungkinkan/dapat menyebabkan *injury*.

Menurut *International Labour Office* (1989), Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

Menurut Frank E. Bird dan George L. Germain mendefinisikan kecelakaan kapal sebagai suatu kejadian tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan properti, ataupun kerugian proses kerja sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat, atau struktur.

Menurut OHSAS (180001:2007), *incident* didefinisikan sebagai kejadian yang terkait pekerjaan, dimana suatu cidera, sakit (terlepas dari tingkat keparahannya), atau kematian terjadi, atau mungkin dapat terjadi. Dalam hal ini, yang dimaksud sakit adalah kondisi kelainan fisik atau mental yang teridentifikasi berasal dari dan/atau bertambah buruk karena kegiatan kerja dan/atau situasi yang terkait pekerjaan.

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian kecelakaan adalah suatu kejadian yang terjadi tidak terencana dan tidak terkontrol yang disebabkan manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang dapat mengganggu dan mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

2.1.8 *Research Gap*

Secara Umum, *research gap* merupakan perbedaan hasil penelitian antara peneliti-peneliti terdahulu terhadap hipotesis yang dijadikan obyek penelitian. *Research gap* dapat diartikan juga sebagai celah-celah atau senjang penelitian yang dapat dimasuki oleh seorang peneliti berdasarkan pengalaman atau temuan peneliti-peneliti terdahulu.

Berikut merupakan *research gap* dari peneliti-peneliti terdahulu yang berkaitan dengan skripsi penulis:

Tabel 2.1 *Research Gap*
Sumber: Hasil Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Masalah
Aisyah Aulia Nabilla	Kegiatan <i>Docking</i> dan Reparasi Kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia	<p>1. Proses <i>docking</i> dan <i>undocking</i> kapal di <i>slipway</i>, <i>launching way</i> dan <i>floating dock</i> PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p> <p>2. Fasilitas <i>docking-undocking</i> yang lebih efisien dan efektif antara <i>slipway</i>, <i>launching way</i> dan <i>floating dock</i> di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p> <p>3. Proses reparasi kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p>

Tabel 2.1 Research Gap
Sumber: Hasil Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Masalah
Danang	Proses Olah	1. Persiapan yang
Farhan	Gerak <i>Docking</i>	dilakukan sebelum
Nurbiyanto	dan <i>Undocking</i>	melaksanakan olah
	Kapal di PT.	gerak kapal saat <i>docking</i>
	Janata Marina	dan <i>undocking</i> di PT.
	Indah Semarang	Janata Marina Indah
		Semarang
		2. Proses olah gerak kapal
		saat <i>docking</i> dan
		<i>undocking</i> di PT. Janata
		Marina Indah Semarang

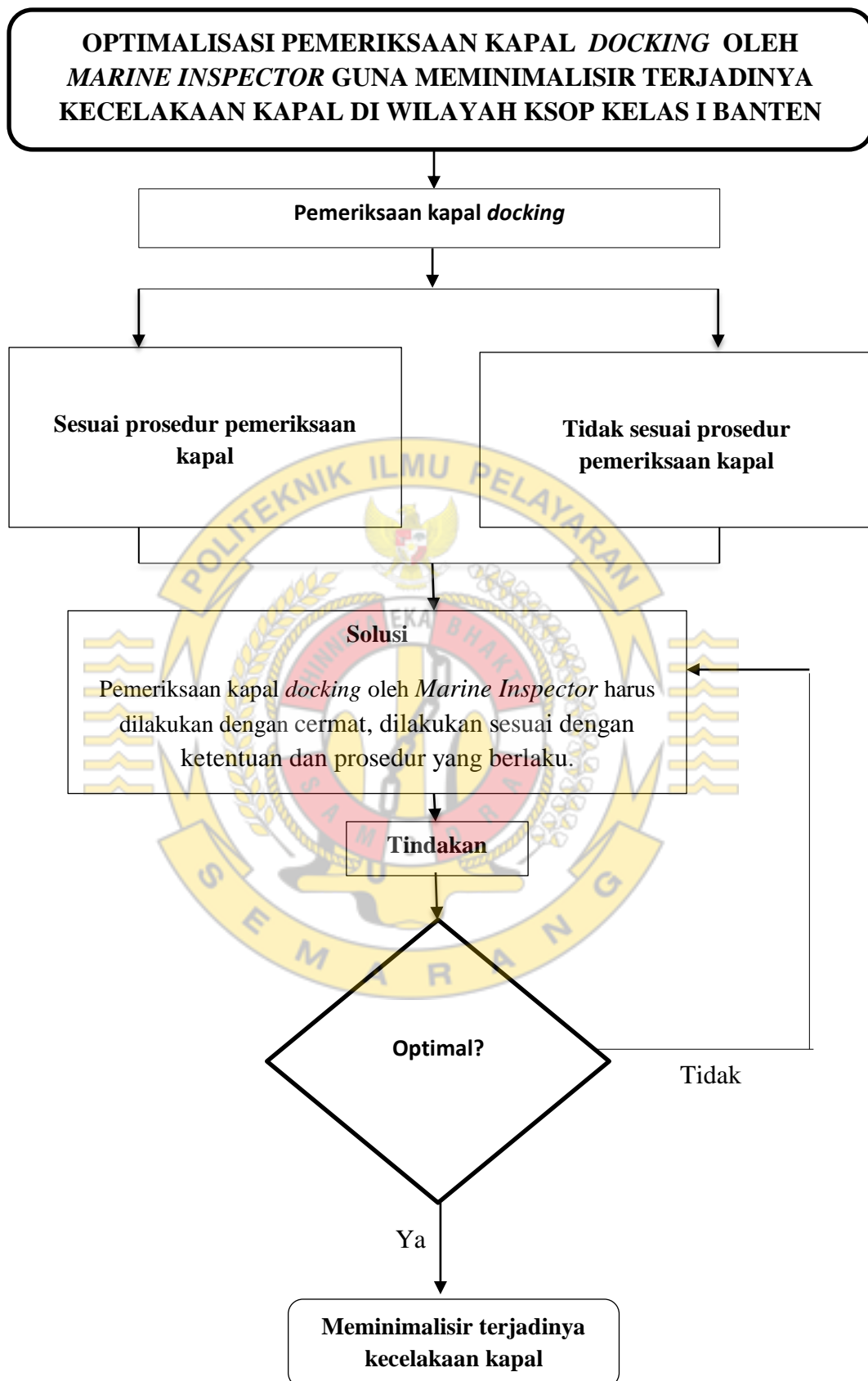
2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian adalah bagan dari suatu alur pemikiran yang dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematis. Kerangka pikir ini digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diangkat oleh penulis. Bisa juga diartikan sebagai mengalirkan jalan pikiran menurut kerangka logis yang relevan untuk menjawab penyebab terjadinya masalah. Untuk membuktikan kecermatan penelitian, dasar dari teori tersebut perlu diperkuat hasil-hasil penelitian terdahulu yang relevan. Setiap

bagian atau kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan teori-teori relevan agar permasalahan dalam penelitian tersebut dapat terpecahkan. Untuk memudahkan pemahaman penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dilengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut.

Berikut ini adalah bagan kerangka pikir penelitian yang digambarkan oleh penulis :





Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Dari keseluruhan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, maka pada bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan yang dapat ditarik mengenai prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur dan bagaimana dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal. Maka dapat diambil kesimpulan antara lain:

5.1.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur yaitu sesuai dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang dimiliki dan dijadikan acuan dalam proses pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector*. Seluruh prosedurnya harus dilakukan oleh *Marine Inspector* dengan cermat, sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku agar hasil pemeriksaan kapal *docking* dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal.

5.1.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* tidak optimal maka kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan kapal *docking* yang dilakukan oleh *Marine Inspector* sangat berpengaruh besar dalam pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang *docking*. Apabila pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah dilakukan dengan optimal, cermat, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku, maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal karena belum memenuhi syarat kelaiklautan kapal sesuai aturan yang berlaku.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut peneliti akan memberikan saran-saran yang sekiranya akan dapat berguna bagi KSOP Kelas I Banten lebih khususnya para *Marine Inspector* dan para pembaca secara umum, dalam penelitian ini. Adapun saran-saran dari penulis adalah:

5.2.1 Pada saat melakukan pemeriksaan kapal *docking* harus dilakukan dengan benar dan sesuai prosedur. Dalam pengisian data dalam buku pemeriksaan kapal harus ditulis sesuai dengan kenyataannya. Diharapkan kepada seluruh *Marine Inspector* untuk melakukan pemeriksaan dengan cermat dan teliti, agar tidak terjadi kesalahan, kekurangan maupun ketidaksempurnaan dalam hasil pemeriksaan.

Sehingga jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akan ada bukti kuat untuk menyelesaikannya.

- 5.2.2 Perlu meningkatkan kedisiplinan kerja saat melakukan pemeriksaan agar hasil dalam hasil pemeriksaan kapal dapat optimal serta dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal diwilayah KSOP Kelas I Banten.



DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. A. 2014. *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian pada Kaltimgps.Com* di Samarinda, Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis
- Anggito Albi, Johan Setiawan. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak
- Arens, Alvin A et al. 2012. *Auditing And Assurance Services*. Pearson.
- Bird, F.E and Germain. G.L. 1992. *Safety, Health, Environmental, and Quality Management Second Edition*. Georgia: International Risk Control America, Inc
- Depdikbud. 1995. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. 2016. *Buku Pedoman Teknis Keselamatan Transportasi Laut*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. 2016. *Buku Saku Pemeriksaan Kapal*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Gozali, Nasehudin. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: CV Pustaka
- Gulo, W. 2002. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT. Grasindo.Setia
- Heinrich. 1980. *Industrial Accident Prevention*. New York : Mc. Graw Hill Book Company
- Hikmawati Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada
- Hotniar Siringoringo. *Pemograman Linear: Seri Teknik Riset Operasi*. (Yogyakarta: Graha Ilmu,2005). h.4
- <http://blog.docking.id/jenis-dok-kapal/> diakses pada 20 Februari 2020 Jam 17.38

https://id.m.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran diakses pada 20 Februari 2020 Jam 15.03 WIB

<https://www.google.com/amp/s/mahasiswiekonomitangguh.wordpress.com/2016/04/30/langkah-awal-metodelogi-penelitian/amp/> diakses pada 22 Februari 2020 Jam 14.35 WIB

International Labour Office. 1989. *Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo

Mulyadi. 2002. *Auditing, Edisi Kelima, Cetakan Pertama*. Jakarta: Salemba Empat.

Nabilla, Aisyah Aulia. 2017. *Kegiatan Docking dan Reparasi Kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia*. Surabaya. Laporan Kerja Praktek. Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Nurbiyanto, Danang Farhan. 2019. *Proses Olah Gerak Docking dan Undocking Kapal di PT. Janata Marina Indah Semarang*. Semarang. Tesis. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

OHSAS. 18001:2007. *Occupational Health and Safety Management System Requirements*.

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal

Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal

Subagyo. 2015. *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta

Saryono. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Alfabeta

Siyoto, Sandu dan Muhammad Ali Sodik. 2015. *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : ALFABETA.
- Sugiyono. 2016. *Metodologi Penelitian Dan Pengembangan*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D)*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2020. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Tim Prima Pena. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Gita Media Press, 2015). h. 562
- Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran



Lampiran 1

SHIP'S PARTICULAR

“KMP WINDU KARSA DWITYA / P M F J”

1. NAME OF THE SHIP : KMP WINDU KARSA DWITYA
2. CALL SIGN : P M F J
3. TYPE : PASSENGER SHIP
4. OWNER : PT. WINDU KARSA
5. IMO NUMBER : 9157571
6. MMSI : 525016187
7. FLAG : INDONESIA
8. PORT OF REGISTRY : JAKARTA
9. GROSS TONNAGE : 2553 TON
10. NET TONNAGE : 766 TON
11. DWT : 400 TON
12. LOA : 85 MTR
13. LBP : 78,8 MTR
14. BMLD : 14,5 MTR
15. HMLD : 5,7 MTR
16. CLASSIFICATION : BKI
17. BUILDER : TACHIBANA SENPAKU TEKKO
(SHIPBUILDING) CO.,LTD
18. PLACE OF BUILD : JAPAN
19. YEAR OF BUILD : 1997
20. DATE OF LAUNCH : 30 SEPTEMBER 1997
21. MAIN ENGINE : DAIHATSU DIESEL MFG. CO., LTD
DL64020036, 4000.000 HP/500 RPM
DAIHATSU DIESEL MFG. CO., LTD
DL64020037, 4000.000 HP/500 RPM
22. AUX DIESEL GENERATOR: 2 SET - DAIHATSU DIESEL MFG. CO.,
LTD DL-19

Lampiran 2

SHIP'S PARTICULAR

“KMP VIRGO 18 / J Z Y H”

1. NAME OF THE SHIP	: KMP VIRGO 18
2. CALL SIGN	: J Z Y H
3. TYPE	: PASSENGER SHIP
4. OWNER	: PT. JEMLA FERRY
5. IMO NUMBER	: 8921755
6. MMSI	: 525006222
7. FLAG	: INDONESIA
8. PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
9. GROSS TONNAGE	: 9989 TON
10. NET TONNAGE	: 2997 TON
11. DWT	: 3359 TON
12. LOA	: 134,6 MTR
13. LBP	: 125,2 MTR
14. BMLD	: 21 MTR
15. HMLD	: 12,03 MTR
16. CLASSIFICATION	: BKI
17. BUILDER	: MHI, SHIMONOSEKI, YAMAGUCIPREF
18. PLACE OF BUILD	: JAPAN
19. YEAR OF BUILD	: 1990
20. MAIN ENGINE	: 2 SET-NKK SEMPT PIELSTICK DIESEL14PC2-6V, 9100.000 HP/520 RPM
21. AUX DIESEL GENERATOR	: 3 SET - DAIHATSU CO.LTD 6 DL-22, 1200 HP












Lampiran 3

FOTO WAWANCARA

Lampiran 4

STUDI DOKUMENTASI

Lampiran 5

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN						No.	: SOP-NTR-07			
		STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR PENERBITAN NOTA DINAS PEMERIKSAAN DAN PENGUJIAN, SERTA PENERBITAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL						Revisi	: 0			
								Tgl Berlaku	: 02-02-2015			
No	Uraian Kegiatan	Loket Penerima Dokumen	Direktur Perkapalan dan Kepelautan	Pengadmi instrasi Umum	Kasubdit Nautis, Teknis dan Radio Kapal	Kasi Sertifikasi Keselama- tan Kapal	Marine Inspector	Direktur Jenderal Perhubun- gan Laut	Kelengkapan	Waktu	Output	Ket
1	Menerima Surat Permohonan dari pemohon serta menyampaikan kepada Direktur								1. Surat Permohonan 2. Sertifikat Keselamatan Sebekumnya (SCC, SEC, SRC)		Agenda surat masuk	
2	Mendisposisi untuk evaluasi kepada kasubdit								3. Surat Ukur	1 hari kerja	Disposisi	
3	Pencatan dan distrusi surat sesuai disposisi								4. Sertifikat Klas (Sertifikat Lambung, Mesin, Load Line)		Surat	
4	Disposisi kepada kasi										Disposisi	
5	Disposisi kepada Marine Inspector									1 hari kerja	Dokumen sah	
6	Meneliti keabsahan dokumen dan membuat laporan kepada Kasi										Hasil Verifikasi	
7	Menverifikasi Keabsahan dokumen										Surat	
8	Menyetujui dan menandatangani surat									1 hari kerja	Slip Setoran	
9	Menerima Slip Setoran PNBK PUP										Surat	
10	Memberikan nomor surat										Surat	
11	Mendistribusi kepada pemohon										Surat	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : NurulFitriSusanty
NIT : 531611306212 K
Tempat/Tanggallahir : Klaten, 15 Desember 1997
Jeniskelamin : Perempuan



Agama : Islam

Nama Ayah : AgusSalehRahman

NamaIbu : Sri Semi

Alamat : AsramaWiratamaJalanTeratai K-55 No.37
 Kel. Pudakpayung, Kec. Banyumanik, Kota
 Semarang, Propinsi Jawa Tengah, Indonesia

Riwayat Pendidikan

1. SDN 03Pudakpayung : Tahun2004 - 2010
2. SMP N 12Semarang : Tahun2010 - 2013
3. SMA N 1 Ungaran : Tahun 2013 – 2016
4. PIP Semarang : Tahun 2016 - 2020

PengalamanPraktekDarat

1. PT. ArpeniPratama Ocean Line,TbkCabangMerak,Cilegon
2. KSOP Kelas I Banten
3. PT. Pelindo III (Persero) Regional Jawa Tengah



**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

**NURUL FITRI SUSANTY
NIT: 531611306212 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

**NURUL FITRI SUSANTY
NIT: 531611306212 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

DISUSUN OLEH :

NURUL FITRI SUSANTY
531611306212 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 2020

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

R.A.J SUSILO HADI W, S.IP., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560121 198103 1 005

TONY SANTIKO, S.ST, M.Si., M.Mar.E

Penata (III/c)

NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “**Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah Ksop Kelas I Banten**”

Karya,

Nama : NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....

Semarang,

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

R.A.J SUSILO HADIW, S.IP., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk.1 (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul **"Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Kecelakaan Kapal Di Wilayah Ksop Kelas I Banten"**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atas temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan karya ini. dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini.

Semarang,2020

Yang membuat pernyataan,



NURUL FITRI SUSANTY
531611306212 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

1. Hidup itu dijalani, dinikmati dan disyukuri.
2. Waktu adalah uang. Maka hargailah setiap waktu dengan memanfaatkan waktu sebaik-baiknya. Karena setiap detik waktu sangatlah berharga dalam kehidupan.
3. Pengorbanan orang tua tidak dapat dibeli. Maka hargailah setiap pengorbanan orang tua karena belum tentu kita bisa membalas pengorbanan itu.

PERSEMBAHAN:

1. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. dan Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si. yang selalu sabar membimbing hingga skripsi ini selesai dengan baik.
2. Kedua Orang Tuaku, Bapak Lettu Ctp Agus Saleh Rahman dan Ibu Sri Semi yang selalu memberikan doa restu serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Saudaraku tercinta Muhammad Risky Agustiadi.
4. Muhammad Lubaab Afkaary yang telah menemani, memberikan bantuan, serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Seluruh Keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terimakasih atas ilmu dan pengalaman yang diberikan kepada saya selama ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat, hidayat serta taufik-Nya yang telah dilimpahkan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten” dengan baik tanpa halangan suatu apapun.

Skripsi ini penulis susun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Mashudi Rofik, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
3. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi
4. Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi

5. Bapak Ibu Dosen serta Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Orang Tua Penulis, Bapak Lettu Ctp Agus Saleh Rahman dan Ibu Sri Semi yang selalu memberikan doa restu serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. KSOP Kelas I Banten yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu kelancaran skripsi ini

Akhirnya, Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang.....2020

Penulis



NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRACT	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latarbelakang	1
1.2. Rumusan masalah	7
1.3. Tujuan penelitian.....	8
1.4. Manfaat penelitian.....	8
1.5. Sistematika penulisan.....	10
BAB II : LANDASAN TEORI.....	12
2.1. Tinjauan pustaka	12
2.2. Kerangka pikir penelitian.....	30

BAB III : METODE PENELITIAN.....	33
3.1. Metode penelitian yang digunakan	33
3.2. Waktu dan tempat penelitian.....	36
3.3. Sumber data.....	36
3.4. Metode pengumpulan data	38
3.5. Teknik analisa data.....	41
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	46
4.1. Gambaran umum KSOP Kelas I Banten.....	46
4.2. Hasil penelitian.....	54
4.3. Pembahasan masalah.....	65
BAB V : PENUTUP	72
5.1. Simpulan	72
5.2. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA	75
LAMPIRAN.....	78
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	83

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.2 Kerangka pikir penelitian	31
Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas I Banten	46
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas I Banten.....	52
Gambar 4.3 Pemeriksaan lambung kapal bagian luar	57
Gambar 4.3 Pemeriksaan lambung kapal bagian dalam	58
Gambar 4.3 Pemeriksaan kemudi kapal	58
Gambar 4.3 Pemeriksaan uji tekan	59
Gambar 4.3 Pemeriksaan uji efisiensi kapal	60
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan navigasi.....	61
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan keselamatan	62
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan pencegahan kebakaran.....	64
Gambar 4.3 Pemeriksaan instalasi radio konvensional Non GMDSS	65
Gambar 4.3 Pemeriksaan instalasi radio konvensional GMDSS	65

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 2.1 <i>Research Gap</i>	29
-------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> KMP Windu Karsa Dwitya.....	87
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> KMP VIRGO 18.....	88
Lampiran 3 Foto Wawancara	89
Lampiran 4 Studi Dokumentasi	90
Lampiran 5 Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan Nota Dinas Pemeriksaan dan Pengujian, serta Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal.....	91



ABSTRACT

Nurul Fitri Susanty, 2020, NIT: 531611306212 k: "Optimally Docking Ship Inspection By Marine Inspector To Minimize Ship Accidents In Port Authority Office of Class I Banten". Thesis. Diploma IV Program, Study Program of Port And Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., Supervisor II: Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Port Authority Office of Class I Banten was present as a regulator in the port of Banten which was held at the Directorate General of Sea Transportation as a technical implementation Unit (UPT) at Echelon II, to ensure the implementation of port activities and shipping safety. The development of domestic sea transportation is quite rapidly marked by the number of applications in the framework of ship certification. As we know that the demands of marine transport services have grown rapidly in recent years so the government needs to improve services in ship inspection to ensure the safety of vessels. The ship accident occurred again in Indonesian waters involving KMP Windu Karsa Dwitya and KMP Virgo 18 at the crossings of Merak-Bakaheuni. The purpose of this study was to determine the correct procedure and according to the procedure and the impact if the inspection of the ship by Marine Inspector at Port Authority Office of Class I Banten was not optimal. In the writing of this thesis, the author describes the theories used in the creation of research reports and as a basis for solving the problems that exist in the research process.

The method used in this research is a qualitative method that generates descriptive data of written words from the people and behaviors observed. In this case the author collects data using several methods of data collection such as observation, Research GAP, interview, documentation study and literature study.

Based on the results of research and discussion of problems on the correct vessel inspection procedures and in accordance with the procedure is in accordance with the vessel inspection Pocket book and the Authorized Marine Safety Technical Handbook of Directorate General of Sea Transportation and the Directorate of Shipping and Kepelautan. The impact can occur if the docking ship inspection is not optimal i.e. the vessel could have an accident. Because the inspection is very influential on the fulfillment of the vessel that is being docking.

Keywords: Inspection, Docking, Marine Inspector

ABSTRAKSI

Nurul Fitri Susanty, 2020, NIT : 531611306212 K : “Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., Pembimbing II : Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Kantor KSOP Kelas I Banten hadir sebagai regulator di Pelabuhan Banten yang bernaung pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) setingkat eselon II, untuk menjamin terselenggaranya kegiatan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran. Perkembangan angkutan laut dalam negeri cukup pesat yang ditandai dengan banyaknya permohonan dalam rangka sertifikasi kapal. Sebagaimana kita ketahui bahwa tuntutan para penyedia jasa angkutan laut berkembang dengan pesat pada tahun-tahun terakhir ini sehingga pemerintah perlu meningkatkan pelayanan dalam pemeriksaan kapal guna menjamin keselamatan kapal. Kecelakaan kapal terjadi lagi di perairan Indonesia melibatkan KMP Windu Karsa Dwitya dan KMP Virgo 18 di penyeberangan Merak-Bakaheuni. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur dan mengetahui dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal. Dalam penulisan skripsi ini, penulis menjabarkan tentang teori-teori yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data menggunakan beberapa metode pengumpulan data antara lain Observasi, *Research Gap*, Wawancara, Studi Dokumentasi dan Studi Pustaka.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah mengenai prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur yaitu sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Dampak yang dapat terjadi jika pemeriksaan kapal *docking* tidak optimal yaitu kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan sangat berpengaruh pada pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang *docking*.

Kata Kunci : Pemeriksaan, *Docking*, *Marine Inspector*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945. Indonesia secara geografis terletak diantara dua benua yaitu benua asia dan benua australia serta terletak diantara dua samudra yaitu samudra hindia dan samudra pasifik. Letak Indonesia sangat strategis secara geografis. Menurut Jacub rais, pakar toponimi atau penamaan unsur di muka bumi Indonesia memiliki 13.667 pulau. Populasi penduduk Indonesia berada di urutan nomer 4 di dunia dengan jumlah kurang lebih 271 juta jiwa yang dicatat Worldometers pada hari Jumat tanggal 6 September 2019 dan kondisi Indonesia saat ini mempunyai luas daratan 5.8 juta km² dan juga panjang pantai di seluruh Indonesia 81.000 km. Selanjutnya dalam mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkokoh kedaulatan negara. Disamping itu, luas wilayah laut yang mencapai 2/3 (dua per tiga) dari seluruh wilayah Indonesia, memiliki sumber ekonomi yang berlimpah, yaitu berupa kekayaan laut. Dengan kondisi serupa itulah maka angkutan laut merupakan sarana transportasi yang sangat dominan bagi masyarakat Indonesia.

Transportasi laut yang ditunjang dengan ketersediaan sarana angkutan laut yang cukup dan memadai mempunyai peranan penting antara lain untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan penumpang antar pulau, meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah serta meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa. Untuk mewujudkan peran transportasi laut harus ditunjang dengan sarana angkutan laut berupa kapal-kapal yang sesuai dengan standarisasi keselamatan pelayaran.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaiklautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Dalam merencanakan dan membuat suatu alat transportasi yang didalamnya termasuk alat transportasi laut, selain masalah desain,

akomodasi, teknologi, permesinan, dan sebagainya, seorang perancang dan pembuat kapal harus memperhatikan dan memperhitungkan masalah keamanan dan keselamatan kapal. Hal ini harus dilakukan karena menyangkut masalah nyawa penumpang, barang yang diangkut, dan masalah bisnis, ekonomi, dan hukum laut. Sebuah kapal harus mempunyai fasilitas keselamatan dan keamanan, baik ketika kapal bersandar (berlabuh) maupun ketika sedang berlayar, dan baik itu di daerah pelayaran aman maupun sebaliknya. Karena bencana tidak dapat diperhitungkan dan diperkirakan.

Keselamatan kapal didefinisikan sebagai keadaan kapal yang memenuhi persyaratan materiil, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan, peralatan pencegahan pencemaran kebakaran, perlengkapan keselamatan, radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan setelah dilakukan pemeriksaan dan melalui pengujian. Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Didalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun

1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas. Didalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, dan penemuan barang di laut. Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 34 ayat (2) adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal satu dengan kapal yang lainnya. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Bahkan sering mengabaikan aspek keselamatan berlayar, dapat menyebabkan kecelakaan angkutan laut yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti dalam beberapa tahun belakangan ini. Ada beberapa penyebab kecelakaan pelayaran yang pertama yaitu faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal

secara berlebihan. Faktor kedua merupakan faktor teknis, faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, terbakarnya kapal seperti yang dialami Kapal Tampomas diperairan Masalembo, Kapal Livina. Faktor ketiga yaitu faktor alam, faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

Marine inspector adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat pemeriksa keselamatan kapal berwenang diatas kapal untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian kondisi teknis keselamatan kapal. Sejak kapal dipesan untuk dibangun hingga kapal beroperasi, selalu ada aturan yang harus dipatuhi, dan di dalam semua proses pelaksanaannya selalu ada badan independen yang menjadi pengawasnya. Pada saat kapal dirancang kemudian pemilihan bahan, dan selama proses pembangunannya, selain pemilik kapal, pihak galangan kapal, dan pihak pemerintah selaku administrator ada pihak Klasifikasi dalam hal ini di Indonesia oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang akan melakukan pengawasan dan pemberian kelas bagi kapal yang telah selesai dibuat, hingga nanti setelah kapal beroperasi mereka juga akan melakukan survey dan audit atas pelaksanaan semua aturan keselamatan yang harus dipenuhi.

Docking kapal adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati. Pengedokan kapal dilakukan untuk mempertahankan kelas kapal, dimana termaksud dari bagian pemeriksaan periodik oleh *Marine Inspector*.

Departemen perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara terintegrasi dan berkesinambungan terus berupaya meningkatkan kualitas serta kuantitas keselamatan pelayaran, dengan tujuan dapat melaksanakan pemeriksaan fisik kapal secara lebih rinci serta profesional untuk mencapai sasaran optimal yang sesuai standar prosedur dalam meningkatkan sistem keselamatan jiwa dilaut serta layanan prima pengguna jasa.

Research Gap merupakan perbedaan hasil penelitian antara peneliti-peneliti terdahulu terhadap hipotesis yang dijadikan obyek penelitian. *Research Gap* adalah kesenjangan penelitian yang perlu diteliti dan menjadi alasan bagi peneliti untuk meneliti. *Research Gap* dapat berupa dua hal. Pertama perbedaan hasil penelitian atau pendapat para peneliti terdahulu. Kedua, konsep, teori atau masalah yang belum atau perlu diteliti menurut peneliti terdahulu.

Dewasa ini perkembangan angkutan laut dalam negeri cukup pesat yang ditandai dengan banyaknya permohonan dalam rangka sertifikasi kapal. Sebagaimana kita ketahui bahwa tuntutan para peyedia jasa angkutan laut

berkembang dengan pesat pada tahun-tahun terakhir ini sehingga pemerintah perlu meningkatkan pelayanan dalam pemeriksaan kapal menjamin keselamatan kapal. Kecelakaan kapal terjadi lagi di perairan Indonesia melibatkan KMP Windu Karsa Dwitya dan KMP Virgo 18 di penyeberangan Merak-Bakaheuni. Akibat tubrukan tersebut KMP Windu Karsa Dwitya mengalami kerusakan di anjungannya, sementara KMP Virgo 18 mengalami sobek di buritan kanan. Kecelakaan tersebut terjadi pada hari Senin tanggal 22 April 2019 jam 16:32 pada saat kapal KMP Windu Karsa Dwitya akan keluar alur Pelabuhan Merak bertubrukan dengan KMP VIRGO 18 yang akan memasuki alur Pelabuhan Merak disekitar *break water*. Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan faktor teknis dan faktor alam. (Data Terlampir)

Dari data yang diperoleh saat melakukan pemeriksaan kapal yang sedang *docking*, Peneliti tertarik untuk mengambil sebuah skripsi dengan Judul : **“Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1.2.1 Bagaimana prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur?

1.2.2 Bagaimana dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan :

- 1.3.1 Untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan pada tujuan penelitian di atas, maka manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pengetahuan dan referensi dalam melakukan penelitian serupa.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi Penulis

Penulis dapat mengimplementasikan ilmu yang diperolehnya dari perkuliahan, praktek kuliah dilapangan dan untuk mempertajam pengetahuan penulis.

1.4.2.2 Bagi Akademik

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan Taruna/i yang akan mengadakan penelitian tentang pemeriksaan kapal *docking* guna meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal, menambah dokumentasi bagi kampus, yang akan bermanfaat bagi Taruna/i dan pihak-pihak yang membutuhkan untuk menambah pengetahuan.

1.4.2.3 Bagi Organisasi

Bagi KSOP Kelas I Banten bisa mempertimbangkan dengan hasil penelitian bahwasanya optimalisasi pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* sangat berpengaruh pada tingkat keselamatan berlayar dan pemeriksaan kapal yang optimal sangat penting diterapkan dengan baik di sebuah instansi tersebut.

1.5 Sistematika Penulisan

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dipahami maksud dalam penulisan penelitian ini penulis membagi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain. Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam tiga bagian untuk memudahkan dalam pengerjaan skripsi ini, yaitu :

1.5.1 Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

1.5.2 Bagian Utama

BAB I : Berupa PENDAHULUAN yang berisi latar belakang masalah, cakupan masalah penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, kegunaan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Berupa LANDASAN TEORI yang memaparkan kajian pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam penelitian, kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian.

BAB III: Berisi METODE PENELITIAN yang berisi tentang pendekatan dan desain penelitian, fokus dan lokus

penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, teknik keabsahan data dan teknik analisis data. Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan penelitian.

BAB IV: Berisi HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

yang memaparkan mengenai gambaran Ksop Kelas I Banten serta pemaparan data dengan hasil penelitian penulis yang disertai dengan pembahasannya.

BAB V: Yaitu PENUTUP yang berisi tentang simpulan dari hasil penelitian dari bab-bab sebelumnya serta saran-saran sebagai masukan pemecahan permasalahan dalam penelitian ini.

1.5.3 Bagian Akhir

Bagian akhir pada penulisan skripsi ini berisi daftar pustaka, daftar lampiran, serta daftar riwayat hidup.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Optimalisasi

Optimalisasi ialah suatu tindakan meningkatkan atau mengoptimalkan. Dimana untuk hal tersebut diperlukan intensifikasi dan ekstensifikasi subjek dan objek pendapatan. Secara umum, pengertian optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut Depdikbud (1995, h. 628), Optimalisasi berasal dari kata optimal berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari

tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan. Optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan suatu solusi agar ditemukannya solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif dengan tidak melanggar batasan yang ada. Dengan adanya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan efektifitasnya, yaitu seperti meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya.

Pengertian optimalisasi menurut Poerdwadarminata (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014), Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimumkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya. Ada tiga elemen permasalahan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu tujuan, alternatif keputusan, dan sumberdaya yang dibatasi.

1. Tujuan

Tujuan dari optimalisasi dapat berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Maksimisasi digunakan apabila tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Sedangkan minimalisasi digunakan dengan tujuan pengoptimalan yang berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tersebut tentu harus disesuaikan dengan apa yang akan dimaksimalkan atau diminimalkan.

2. Alternatif keputusan

Alternatif keputusan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan atau mencapai sebuah tujuan. Alternatif keputusan tersedia menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambilan keputusan dan pengambilan keputusan juga dihadapkan dengan beberapa pilihan yang perlu dipertimbangkan dengan baik.

3. Sumberdaya yang dibatasi

Sumberdaya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Keterlibatan ini yang mengakibatkan dibutuhkan proses optimalisasi.

Optimalisasi ini sangat diperlukan diberbagai aktifitas. Terlebih lagi optimalisasi yang berkaitan dengan pelayanan kepada masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Komponen standar pelayanan yang dapat menunjang atau sebagai bentuk pengoptimalisasian ada 18 yaitu dasar hukum, persyaratan, sistem, mekanisme dan prosedur, jangka waktu penyelesaian, biaya/tarif, produk pelayanan, sarana, prasarana dan/atau fasilitas, kompetensi pelaksana, pengawasan internal, penanganan pengaduan, saran dan masukan, jumlah pelaksanaan, jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan, jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya dan risiko keraguan, serta evaluasi kinerja pelaksanaan

Selain faktor-faktor tersebut, perlu juga ditingkatkan sistem kepemimpinannya karena pelaksanaan dalam setiap organisasi juga bergantung pada bagaimana kepemimpinan tersebut dilakukan. Istilah kepemimpinan berasal dari kata dasar “pimpin” yang artinya

bimbing atau tuntun. Dari kata “pimpin” lahirlah kata kerja memimpin yang artinya membimbing atau menuntun dan kata benda “pemimpin” yaitu orang yang berfungsi memimpin atau orang yang membimbing atau menuntun. Sebagai seorang pemimpin harus memiliki kecakapan dan cara pandang yang luas dan tepat. Agar ketika sewaktu-waktu mengalami masa yang tidak baik akan dapat mengambil keputusan yang tepat. Keputusan yang diambil memiliki dampak yang sangat besar dimana salah sedikit saja berpengaruh pada keseluruhan proses suatu organisasi.

Berdasarkan pengertian teori diatas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan/target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.

2.1.2 Pemeriksaan

Secara umum pengertian pemeriksaan adalah proses perbandingan antara kondisi dan kriteria. Kondisi yang dimaksud disini adalah kenyataan yang ada atau keadaan yang sebenarnya yang melekat pada objek yang diperiksa. Sedangkan kriteria adalah tolak ukur, yaitu hal yang seharusnya terjadi atau hal yang seharusnya melekat pada objek yang diperiksa.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Pemeriksaan adalah proses, cara, perbuatan memeriksa. Arti lainnya dari kata pemeriksaan adalah hasil (pendapatan) memeriksa, pemeriksaan, penyelidikan atau pengusutan (perkara dan sebagainya) dan eksaminasi.

Menurut Alvin A. Arens et al. (2012:14), Pemeriksaan adalah suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dapat diukur dari suatu *economic entity* yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Menurut Mulyadi (2002:40), Pemeriksaan adalah suatu proses sistematis untuk memperoleh dan mengvaluasi bukti secara objektif mengenai pernyataan tentang kejadian ekonomi, dengan tujuan untuk menetapkan tingkat kesesuaian antara pernyataan tersebut dengan kriteria yang telah ditetapkan, serta penyampaian hasil-hasilnya kepada pemakai yang berkepentingan.

Pemeriksaan dilakukan dalam rangka pengendalian suatu kegiatan yang dijalankan oleh suatu unit usaha tertentu. Oleh karena itu, pemeriksaan merupakan bagian dari pengawasan sedangkan pengawasan merupakan bagian dari pengendalian. Suatu pengawasan akan menghasilkan temuan-temuan yang memerlukan tindak lanjut.

Apabila keseluruhan tindak lanjut itu dilaksanakan, maka keseluruhan pekerjaan tersebut merupakan pengendalian. Akan tetapi bilamana tindak lanjut tidak dilaksanakan maka tetap dinamakan pengawasan.

Dari pendapat di atas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa pemeriksaan adalah proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

2.1.3 Docking

Secara umum, *Dock* atau *docking* mempunyai pengertian yaitu sebuah kondisi dimana sebuah kapal berada di atas *dock* atau dermaga untuk dilakukannya perawatan ataupun perbaikan. *Docking* adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati mengingat spesifikasi bentuk kapal yang khusus dan berbeda-beda setiap kapal. Biro Klasifikasi Indonesia dan Syahbandar (*Marine Inspector*) menentukan periode-periode pengedokan kapal/perbaikan kapal di atas *dock*, yang semuanya tergantung dari umur kapal, jenis bahan

yang dipakai sebagai badan kapal, keadaan (kebutuhan kapal untuk keperluan membersihkan badan kapal dibawah garis air, memeriksa kerusakan-kerusakan, memperbaiki kerusakan-kerusakan serta mencat badan kapal dibawah garis air maka dapat digunakan beberapa jenis *dock* yaitu *Dock Kolam (Graving dock/Dry dock)*, *Dock Apung (Floating dock)*, *Dock Tarik (Slipway dock)* dan *Dock Angkat (Synchrholift)*.

Pengedokan kapal pada dasarnya bertujuan untuk memperbaiki atau mereparasi badan kapal yang berada di bawah garis air. Persiapan pengedokan dilakukan bersama antara *crew* kapal dengan pihak galangan (bidang sarana laut) agar pengedokan berjalan dengan baik. Sebelum pengedokan berlangsung, terlebih dahulu pemilik kapal memberikan data utama kapal yang diperlukan pihak galangan kapal seperti gambar *docking plan* yang akan digunakan untuk mengatur posisi *keel* dan *side block* yang menyesuaikan bentuk badan kapal. Selain itu juga data mengenai berat kapal kosong (LWT) dan ukuran utama kapal agar dapat disesuaikan dengan kemampuan atau kapasitas *dock* sendiri. Setelah data kapal yang benar didapat kemudian pihak galangan mengarsip data tersebut bertujuan apabila kapal tersebut melakukan pengedokan kembali maka persiapannya dapat dilakukan dengan cepat karena data kapal sudah ada.

Menurut Soeharto dan Soejitno (1996) *Docking repair* adalah mereparasi ataupun merawat bagian-bagian kapal yang berada dibawah garis air. Pekerjaan tersebut meliputi Pergantian pelat, Pergantian *zinc anode*, Reparasi *propeller* dan pelepasan poros, Pembersihan dan pengecatan pelat dibawah garis air.

Dari pengertian pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa *docking* adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan untuk mereparasi ataupun merawat bagian-bagian kapal.

2.1.4 Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Wahyu Dwi Kurniawan dan Periyanto (2018), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

Menurut Gianto dkk (2000:65), Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut pasal 1 angka 36 UUP (Undang-Undang Pelayaran), Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian kapal menurut Suranto (2004:7), mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu :

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang di gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah”

Sedangkan menurut Suyono (2005:15), mendefinisikan secara lebih singkat, yaitu :

“Kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut “

Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut.

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian kapal yaitu kendaraan air/alat transportasi laut yang

mengapung digunakan di perairan laut dengan menggunakan mesin atau tidak sebagai alat penggerak. Kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di perairan laut.

2.1.5 *Marine Inspector*

Secara umum, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal atau *Marine Inspector* (MI) menjadi garda terdepan dalam hal penyelenggaraan dan terciptanya keselamatan pelayaran khususnya dalam melakukan pemeriksaan kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal dengan kualifikasi Asisten *Marine Inspector* yang telah dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Asisten *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang telah mengikuti dan lulus pendidikan Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal yang telah diangkat oleh Menteri namun belum dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Adapun persyaratan untuk menjadi Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal harus memenuhi paling sedikit yaitu harus memiliki pengalaman paling sedikit 3 (tiga) tahun bekerja diatas kapal sebagai perwira *deck* atau mesin senior (*manajerial level*), harus memiliki pengalaman kerja ditempat kerja yang sesuai dengan kapasitas kompetensinya selama paling sedikit 3 (tiga) tahun,

dan harus memiliki pengetahuan praktis dan teoritis tentang kapal; pengoperasian kapal dan instrumen peraturan perundang-undangan nasional dan internasional tentang perkapalan. Persyaratan yang harus dipenuhi untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan pejabat pemeriksaan keselamatan kapal antara lain mendapat usulan dari kepala kantor ditempat calon Pejabat Pemeriksaan Keselamatan Kapal bertugas, sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan surat keterangan sehat oleh dokter/rumah sakit Pemerintah yang ditunjuk, surat keterangan dokter bahwa tidak buta warna, Pegawai Negeri Sipil atau Aparatur Sipil Negara pada Direktorat Jendral dengan masa kerja paling sedikit 2 (dua) tahun, berijazah minimal ANT II/ATT II atau S1 teknis (Perkapalan atau yang sederajat) dengan pengalaman kerja paling sedikit selama 3 (tiga) tahun, memiliki kepangkatan minimal Penata Muda (III/a) pada saat pengusulan, dan mampu berbahasa Inggris aktif atau memiliki nilai TOEFL paling sedikit 450 (empat ratus lima puluh) atau penilaian lain yang setara dengan dibuktikan dengan sertifikat yang berlaku tidak lebih dari 6 (enam) bulan sejak tanggal terbit dihitung hingga saat pengusulan. Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan nota dinas pemeriksaan dan pengujian, serta penerbitan sertifikat keselamatan kapal oleh *Marine Inspector*. (Data Terlampir)

Menurut Capt. Sudiono, masalah keselamatan pelayaran dan kelaiklautan kapal harus menjadi fokus bagi *Marine Inspector* dan

Asisten *Marine Inspector* sebagai pejabat pemeriksa keselamatan kapal di Indonesia. Hal ini dikarenakan masalah keselamatan pelayaran selalu menjadi perhatian semua pihak. Semua pejabat pemeriksa keselamatan kapal atau *Marine Inspector* dan Asisten *Marine Inspector* harus menjadikan kelaiklautan kapal sebagai fokus atau *concern* utama dalam pemeriksaan kapal demi terciptanya keselamatan pelayaran.

Marine Inspector memang tidak terlalu banyak dikenal publik. Padahal, merekalah sejatinya yang menjadi ujung tombak dari aspek *safety of navigation*. *Marine Inspector* merupakan jabatan fungsional, bukan jabatan struktural atau jabatan yang bereselon di Kementerian Perhubungan (Kemhub). Orang ini bekerja sejak kapal mulai dibangun di galangan. Mereka memeriksa konstruksi lambung, perlistrikan dan permesinan kapal, dan lainnya sesuai standar keselamatan yang tercantum di dalam *Safety of Life at Sea* (SOLAS).

2.1.6 Meminimalisir

Secara umum, Meminimalisir adalah memperkecil atau biasa digunakan mengutarakan bahwa sesuatu itu memang tidak dapat dihilangkan atau diselesaikan sepenuhnya tetapi hanya bisa beberapa persen yang bisa terselesaikan.

2.1.7 Kecelakaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kecelakaan adalah perihal celaka, bencana, kemalangan dan kesusahan. Menurut M. Sulaksmo (1997), Kecelakaan adalah suatu kejadian tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur.

Menurut Heinrich (1980), mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia, atau radiasi yang memungkinkan/dapat menyebabkan *injury*.

Menurut *International Labour Office* (1989), Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

Menurut Frank E. Bird dan George L. Germain mendefinisikan kecelakaan kapal sebagai suatu kejadian tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan properti, ataupun kerugian proses kerja sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat, atau struktur.

Menurut OHSAS (180001:2007), *incident* didefinisikan sebagai kejadian yang terkait pekerjaan, dimana suatu cedera, sakit (terlepas dari tingkat keparahannya), atau kematian terjadi, atau mungkin dapat terjadi. Dalam hal ini, yang dimaksud sakit adalah kondisi kelainan fisik atau mental yang teridentifikasi berasal dari dan/atau bertambah buruk karena kegiatan kerja dan/atau situasi yang terkait pekerjaan.

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian kecelakaan adalah suatu kejadian yang terjadi tidak terencana dan tidak terkontrol yang disebabkan manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang dapat mengganggu dan mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

2.1.8 *Research Gap*

Secara Umum, *research gap* merupakan perbedaan hasil penelitian antara peneliti-peneliti terdahulu terhadap hipotesis yang dijadikan obyek penelitian. *Research gap* dapat diartikan juga sebagai celah-celah atau senjang penelitian yang dapat dimasuki oleh seorang peneliti berdasarkan pengalaman atau temuan peneliti-peneliti terdahulu.

Berikut merupakan *research gap* dari peneliti-peneliti terdahulu yang berkaitan dengan skripsi penulis:

Tabel 2.1 *Research Gap*
Sumber: Hasil Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Masalah
Aisyah Aulia Nabilla	Kegiatan <i>Docking</i> dan Reparasi Kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia	<p>1. Proses <i>docking</i> dan <i>undocking</i> kapal di <i>slipway</i>, <i>launching way</i> dan <i>floating dock</i> PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p> <p>2. Fasilitas <i>docking-undocking</i> yang lebih efisien dan efektif antara <i>slipway</i>, <i>launching way</i> dan <i>floating dock</i> di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p> <p>3. Proses reparasi kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p>

Tabel 2.1 Research Gap
Sumber: Hasil Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Masalah
Danang	Proses Olah	1. Persiapan yang
Farhan	Gerak <i>Docking</i>	dilakukan sebelum
Nurbianto	dan <i>Undocking</i>	melaksanakan olah
	Kapal di PT.	gerak kapal saat <i>docking</i>
	Janata Marina	dan <i>undocking</i> di PT.
	Indah Semarang	Janata Marina Indah
		Semarang
		2. Proses olah gerak kapal
		saat <i>docking</i> dan
		<i>undocking</i> di PT. Janata
		Marina Indah Semarang

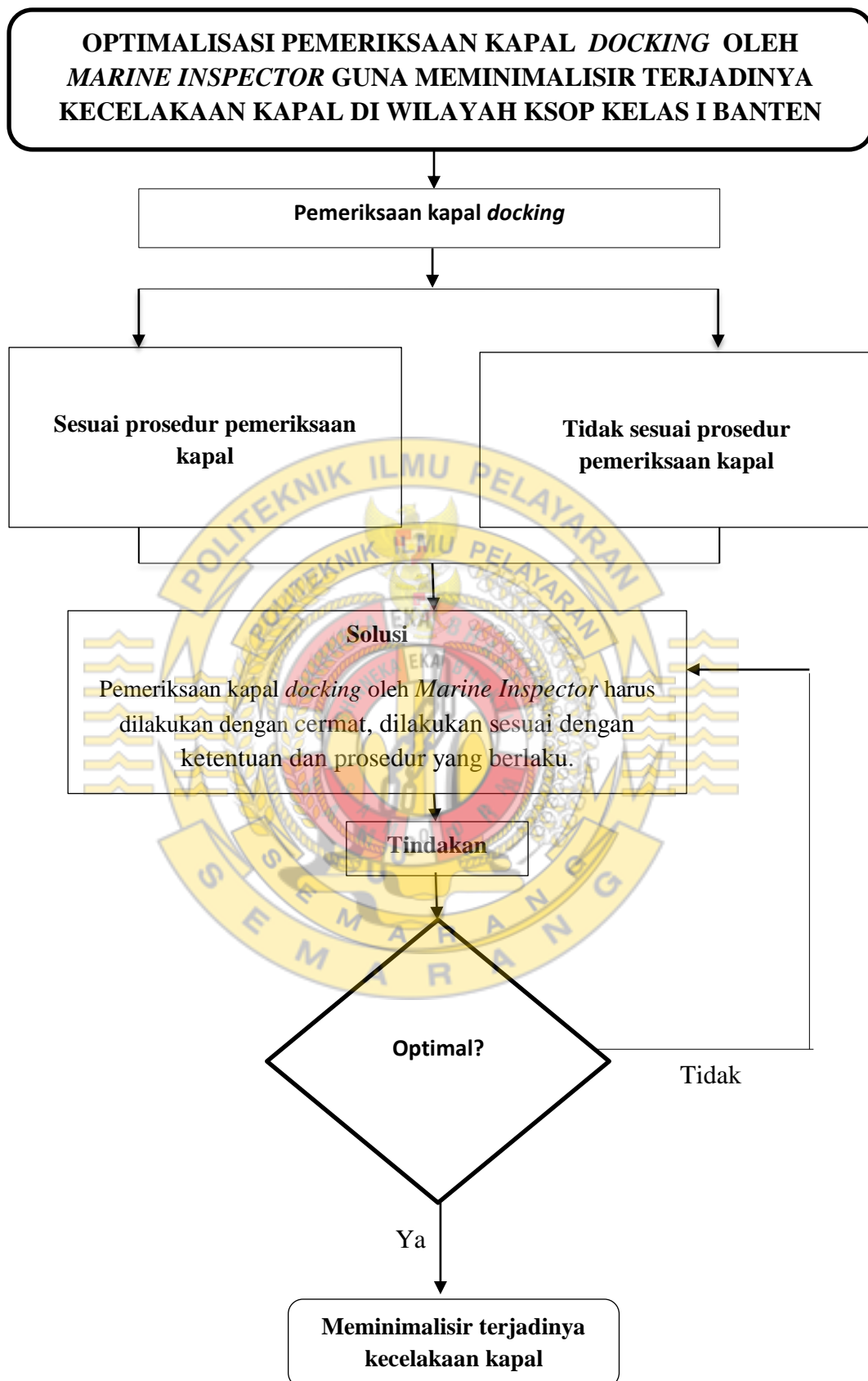
2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian adalah bagan dari suatu alur pemikiran yang dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematis. Kerangka pikir ini digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diangkat oleh penulis. Bisa juga diartikan sebagai mengalirkan jalan pikiran menurut kerangka logis yang relevan untuk menjawab penyebab terjadinya masalah. Untuk membuktikan kecermatan penelitian, dasar dari teori tersebut perlu diperkuat hasil-hasil penelitian terdahulu yang relevan. Setiap

bagian atau kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan teori-teori relevan agar permasalahan dalam penelitian tersebut dapat terpecahkan. Untuk memudahkan pemahaman penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dilengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut.

Berikut ini adalah bagan kerangka pikir penelitian yang digambarkan oleh penulis :





Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian Yang Digunakan

Secara umum, metode penelitian adalah seperangkat aturan, kegiatan, dan prosedur yang digunakan oleh para pelaku disiplin. Metodologi juga merupakan analisis teoritis metode. Penelitian adalah penyelidikan yang sistematis untuk meningkatkan jumlah pengetahuan, juga merupakan upaya sistematis dan terorganisir untuk menyelidiki masalah tertentu yang memerlukan jawaban.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), metode penelitian adalah cara mencari kebenaran dan asas-asas gejala alam, masyarakat, atau kemanusiaan berdasarkan disiplin ilmu yang bersangkutan.

Menurut Sugiyono (2017:2), metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

Menurut Subagyo (2015), metode penelitian merupakan suatu cara atau jalan untuk memperoleh kembali pemecahan terhadap segala permasalahan.

Dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kualitatif oleh Albi Anggito dan Johan Setiawan (2018:8), metode kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dimana peneliti adalah sebagai *instrument* kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowbaal*,

teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kualitatif adalah salah satu jenis penelitian yang telah mengutamakan sebagai ungkapan deskripsi atau dalam membangun paradigma pada penelitian sosial.

Menurut Saryono (2010), penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif.

Menurut Sugiyono (2011), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *post positivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Menurut Sugiyono dalam Metode Penelitian (2017:35), metode penelitian deskriptif ini dilakukan untuk mengetahui keberadaan variable mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri atau variabel bebas) tanpa membuat perbandingan variabel itu sendiri dan mencari hubungan dengan variabel lain.

Dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mendeskripsikan peristiwa yang terjadi berdasarkan dokumen, gambar, dan menganalisis data-data yang benar-benar ada sehingga dapat dijadikan sebagai sumber penelitian tanpa menggunakan perhitungan angka atau penjumlahan. Ciri-ciri penelitian kualitatif yaitu penelitiannya diambil dari data hasil wawancara atau penelitian. Desain penelitiannya bersifat lentur dan terbuka, data yang diambil dari data alami (*natural setting*), proses lebih penting dari pada hasil yang diperoleh, analisis data dilakukan setelah data terkumpul, pengumpulan data secara deskriptif ditulis dalam bentuk laporan data berupa kata-kata dan gambar tetapi tidak merupakan angka. Metode penelitian yang tepat dan benar semakin dirasakan pentingnya bagi keberhasilan suatu penelitian. Salah satu hal yang penting dalam setiap penelitian adalah perumusan metode penelitian. Melalui metode penelitian tergambar secara jelas cara penelitian tersebut dilaksanakan yang disusun dan tertata secara sistematis. Selain itu, melalui metode, dapat dilihat landasan teori tentang rancangan penelitian.

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam pembahasan masalah adalah kualitatif yang dapat menghasilkan data deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti atau gambaran tentang fakta-fakta yang ada di lapangan.

3.2 Waktu dan Tempat Penelitian

Dalam proses penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian ini pada saat melaksanakan praktek darat (prada) di KSOP Kelas I Banten yang beralamatkan di Jalan Yos Sudarso No.102, Link. Babakanseri, Pulomerak, Kota Cilegon, Banten, 42439 terhitung dari tanggal 12 Februari 2019 sampai dengan tanggal 26 Mei 2019.

3.3 Sumber Data

Pada penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan berbagai macam data yang bersifat kualitatif. Data tersebut berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah oleh organisasi atau perorangan, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh suatu organisasi atau perorangan yang sudah berbentuk publikasi. Data primer diperoleh selama penelitian dan data sekunder didapatkan dari hasil studi pustaka, perbandingan dengan studi terdahulu dan lain-lain.

Menurut Nasehudin dan Gozali (2012), Dalam pelaksanaan suatu penelitian maka hal yang perlu diperhatikan adalah ketersediaan data-data yang diperlukan untuk menyelesaikan suatu rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya. Data-data yang dibutuhkan tersebut kemudian dikumpulkan dan akan diolah agar dapat menghasilkan suatu kesimpulan dalam penelitian.

Penelitian ini menggunakan dua sumber data yaitu sebagai berikut :

3.3.1 Data Primer

Menurut buku dasar Metode Penelitian oleh Sandu Siyoto dan Muhammad Ali Sodik (2015:28), data primer adalah data dalam bentuk verbal atau kata-kata yang diucapkan secara lisan, gerak-gerik atau perilaku yang dilakukan oleh subjek yang dapat dipercaya, dalam hal ini adalah subjek penelitian (informan) yang berkenaan dengan variabel yang diteliti. Diperoleh dari sumber data, dengan cara melakukan observasi dan/atau pengamatan kejadian-kejadian yang berhubungan langsung dengan objek yang diteliti tentang kegiatan di lapangan atau kegiatan operasional serta dari hasil wawancara dengan pihak terkait.

3.3.2 Data Sekunder

Secara Umum, data sekunder adalah data yang didapatkan dari studi-studi sebelumnya. Data sekunder dikumpulkan melalui sumber-sumber seperti jurnal, laporan, buku, internet dan lain-lain yang mendukung data primer yang ada kaitannya dengan penulisan skripsi ini.

Menurut Sugiyono (2012), data sekunder adalah data yang sumber yang tidak langsung, misalnya lewat orang atau lewat dokumen yang memberikan data kepada pengumpul data.

Menurut Purwanto dan Sulistyatuti (2007:20), Data Sekunder adalah data yang diperoleh melalui orang lain/dokumen. Sumber data

sekunder digunakan untuk mendukung informasi yang didapatkan dari sumber data primer yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, laporan-laporan kegiatan.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Data menjadi sangat penting bagi diperolehnya jawaban yang benar atas masalah yang diteliti. Untuk memperoleh jawaban yang benar, diperlukan data yang benar. Dan untuk memperoleh data yang benar diperlukan metode pengumpulan data yang benar.

Menurut Sugiyono (2016:224), metode pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam sebuah penelitian, sebab tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data yang akurat, sehingga tanpa mengetahui teknik pengumpulan data peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan.

Menurut Gulo (2002:110), metode pengumpulan data berupa suatu pernyataan (statement) tentang sifat, keadaan, kegiatan tertentu dan sejenisnya. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

Di dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan beberapa metode pengumpulan data antara lain :

3.4.1 Observasi

Menurut Fenti Hikmawati (2017:80), observasi merupakan salah satu upaya peneliti berupa pengamatan perilaku atau aktivitas yang

terjadi untuk mendapatkan informasi yang diperlukan dalam penelitian melalui pemilihan, pengubahan, pencatatan, pengode, rangkaian perilaku dan suasana dalam rangka tujuan penelitian. Dalam penelitian ini penulis mengadakan pengamatan secara langsung dengan mengikuti proses pemeriksaan kapal *docking* bersama dengan *Marine Inspector*.

3.4.2 Wawancara

Menurut Fenti Hikmawati (2017:83), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Dalam melaksanakan penelitian, peneliti melakukan wawancara dengan mengadakan tanya jawab dan diskusi tentang objek penelitian dengan pihak perusahaan yang bersangkutan yang dapat dijadikan sumber yang dianggap mampu dan berkompeten dalam menangani bidang-bidang pekerjaan yang berkaitan dengan objek penelitian. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten.

3.4.3 Studi Dokumentasi

Menurut Fenti Hikmawati (2017:42), dokumentasi berasal dari kata dokumen yang artinya barang-barang tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, undang-undang, notulen rapat, buku agenda dan lain sebagainya. Data ini didapat penulis

sewaktu penulis melaksanakan praktek darat (prada) di KSOP Kelas I Banten.

3.4.4 Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2012:108), studi kepustakaan adalah kajian teoritis, referensi serta literatur ilmiah lainnya yang berkaitan dengan budaya, nilai dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti.

Metode kepustakaan digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data dengan jalan mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti, hal tersebut juga sebagai pelengkap dan apabila terdapat kesulitan dalam pemecahan-pemecahan masalah dalam penelitian. Untuk mengumpulkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan data dari bahan-bahan tertulis yang relevan dengan penelitian seperti buku-buku, catatan perkuliahan, dokumen-dokumen, dan sebagainya. Studi pustaka dilaksanakan di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Perpustakaan Daerah Semarang yang diharapkan mampu mendapatkan informasi-informasi yang mendukung dan berhubungan dengan pokok permasalahan. Penulis juga memanfaatkan referensi dari *website* yang diharapkan mampu membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.

3.5 Teknik Analisa Data

Kegiatan yang memerlukan perhatian khusus bagi seorang peneliti baik selama di lapangan maupun sesudah data terkumpul adalah analisis data.

Menurut Afifuddin dan Saebeni (2012:47), data dan informasi yang diperoleh dari proses pengumpulan data selanjutnya dianalisis dengan menggunakan prosedur yang tepat sesuai dengan jenis data dan rancangan yang telah dirumuskan dalam desain penelitian.

Menurut Sugiyono (2016:147), analisis data adalah kegiatan setelah data dari seluruh responden atau data lain terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan melakukan perhitungan untuk hipotesis yang telah diajukan. Analisis deskriptif kualitatif dilakukan dengan memberikan ulasan atau interpretasi terhadap data yang diperoleh sehingga menjadi lebih jelas dan bermakna dibandingkan dengan sekedar angka-angka. Dalam penelitian ini digunakan teknik analisis data deskriptif kualitatif dan dianalisis secara kualitatif serta diuraikan dalam bentuk deskriptif.

Langkah-langkahnya adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

3.5.1 Reduksi Data

Reduksi data pada mulanya diidentifikasi dengan satuan yaitu bagian terkecil yang ditemukan dalam data yang memiliki makna bila dikaitkan dengan fokus dan masalah penelitian.

Menurut Miles dan Huberman (1992:16), Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan.

Menurut Sugiyono (2007:15), Reduksi data adalah analisis data yang dilakukan dengan memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dan dicari tema serta polanya.

Reduksi data berlangsung terus-menerus selama penelitian. Prosesnya dimulai dengan melakukan wawancara mendalam dengan informan kunci, yaitu seseorang yang benar-benar memahami dan mengetahui objek penelitian. Setelah melakukan wawancara, analisis data dimulai dengan membuat transkrip hasil wawancara dengan cara memutar kembali rekaman hasil wawancara, mendengarkan dengan seksama, kemudian menuliskan kata-kata yang didengar sesuai dengan apa yang ada di rekaman tersebut. Setelah peneliti menulis hasil wawancara tersebut ke dalam transkrip, selanjutnya peneliti harus kembali membaca dengan cermat untuk kemudian dilakukan reduksi data. Peneliti membuat reduksi data dengan cara membuat abstraksi, yaitu mengambil dan mencatat informasi-informasi yang

bermanfaat sesuai dengan konteks penelitian yang relevan atau mengabaikan kata-kata yang tidak perlu sehingga didapatkan inti kalimatnya saja, tetapi bahasanya sesuai dengan bahasa informan tanpa merubah atau menambahinya. Data yang direduksi merupakan seluruh data mengenai permasalahan penelitian.

3.5.2 Penyajian Data

Penyajian data merupakan salah satu kegiatan dalam pembuatan laporan hasil penelitian yang telah dilakukan agar dapat dipahami dan dapat dianalisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Penyajian data harus sederhana dan jelas agar mudah untuk dipahami. Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan simpulan dan pengambilan tindakan.

Menurut Riduwan (2003:59), Penyajian data adalah data populasi atau sampel yang sudah terkumpul dengan baik, apabila digunakan untuk keperluan informasi, laporan atau analisis lanjutan hendaknya diatur, disusun dan disajikan dalam bentuk yang jelas, rapi serta komunikatif dengan cara menampilkan atau menyajikan data yang lebih menarik publik.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa penyajian data merupakan sekumpulan informasi tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3.5.3 Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan berasal dari fakta-fakta atau hubungan yang logis. Kesimpulan adalah berisi pembahasan tentang kesimpulan semata. Dari hasil penelitian yang tidak memerlukan hipotesis, maka kesimpulan merupakan uraian tentang jawaban penulis atas pertanyaan yang diajukan pada bab pendahuluan.

Penarikan kesimpulan merupakan kegiatan akhir dari analisis data. berupa kegiatan interpretasi, yaitu menemukan makna data yang disajikan. Penarikan kesimpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung. Antara penyajian data dan penarikan kesimpulan terdapat aktivitas analisis data yang ada. Dalam pengertian ini analisis data kualitatif merupakan upaya berlanjut, berulang dan terus menerus. Penarikan kesimpulan dalam melakukan penelitian ilmiah merupakan intisari dari hasil eksperimen dan pernyataan mengenai hubungan hasil eksperimen Masalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi menjadi gambaran keberhasilan secara beruntun sebagai rangkaian kegiatan analisis yang terkait. Selanjutnya data yang telah dianalisis dijelaskan dan dimaknai dalam bentuk kata-kata untuk mendeskripsikan fakta yang ada di lapangan. Pemaknaan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang kemudian diambil intisarinya. Penarikan suatu kesimpulan diambil setelah semuanya dianggap

selesai. Simpulan menjawab apakah tujuan dari penelitian tercapai atau tidak. Memberikan saran apa yang sesuai dengan apa yang kita simpulkan.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum KSOP Kelas I Banten

4.1.1 Sejarah Singkat KSOP Kelas I Banten

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 62 Tahun 2002, Kantor Administrator Pelabuhan Kelas I Banten dinaikkan kelasnya yang semula kelas III menjadi kelas II. Kemudian disempurnakan lagi dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 17 Tahun 2004 yang mana semula kelas II. Menjadi Kantor Administrator Pelabuhan Kelas I Banten sampai sekarang.

Berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan, Nomor: PM 36 Tahun 2012 Tentang perubahan nama Kantor Administrator Pelabuhan Kelas I Banten menjadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten.

4.1.2 Profil KSOP Kelas I Banten

4.1.2.1 Letak

Kantor KSOP Kelas I Banten hadir sebagai regulator di Pelabuhan Banten yang bernaung pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) setingkat eselon II, untuk menjamin terselenggaranya

kegiatan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran sebagai bagian dari fungsi KSOP Kelas I Banten itu sendiri. Kantor KSOP Kelas I Banten beralamatkan di Jalan Yos Sudarso No.102, Link. Babakanseri, Pulomerak, Kota Cilegon, Banten, 42439.



Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas I Banten

Sumber: Dokumen Pribadi

4.1.2.2 Visi dan Misi

Kantor KSOP Kelas I Banten memiliki visi dan misi sebagai berikut:

4.1.2.2.1 Visi:

Terciptanya pelayanan prima untuk mendukung kelancaran transportasi laut di pelabuhan Banten sebagai tulang punggung kehidupan perekonomian di Provinsi Banten.

4.1.2.2.2 Misi:

1. Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisiensi yang memenuhi standar nasional dan internasional.
2. Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisiensi yang memenuhi standar nasional dan internasional.
3. Meningkatkan pengawasan kegiatan operasional di lingkungan pelabuhan.

4.1.2.3 Tugas dan Fungsi

Kantor KSOP Kelas I Banten memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut:

4.1.2.3.1 Tugas:

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

4.1.2.3.2 Fungsi:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan berlayar terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta SPB.
4. Pelaksanaan pemeriksaan keselamatan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan

maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

6. Pelaksanaan penyusunan RIP DLKr/DLKp, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.

7. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

8. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP.

10. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan,

keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.

11. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta SBNP.

4.1.3 Struktur Organisasi KSOP Kelas I Banten

Setiap organisasi harus mempunyai struktur organisasi yang baik agar koordinasi dan tata kerja dapat tergambar dengan jelas, sehingga dapat berfungsi dengan maksimal.

Didalam sebuah organisasi perlu adanya struktur organisasi menunjukan bahwa adanya pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan-kegiatan berbeda yang dikordinasikan.

Pada saat melakukan penelitian, penulis ditempatkan di bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal khususnya di seksi Sertifikasi Kapal pada bagian *Marine Inspector*. *Marine Inspector* memiliki 3 (Tiga) bagian yaitu: *Marine Inspector Nautis*, *Marine Inspector Radio*, serta *Marine Inspector Teknis*.

Menurut penelitian yang penulis amati, bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal mempunyai beberapa tugas yaitu melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan, keselamatan

kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal, serta penetapan status hukum kapal. Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, terdiri atas :

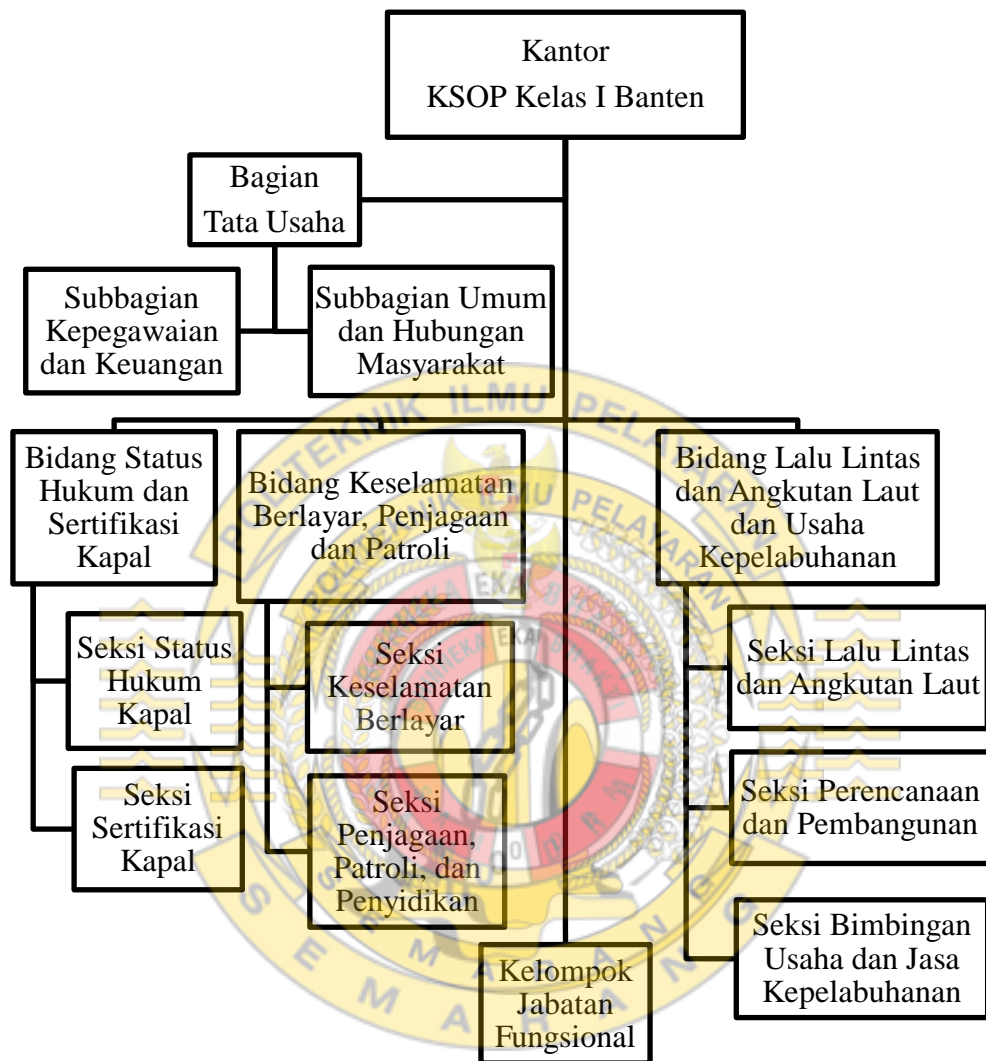
4.1.3.1 Seksi Status Hukum Kapal

Menurut penelitian yang penulis amati, pada Seksi Status Hukum Kapal tugas yang dilakukan yaitu melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar.

4.1.3.2 Seksi Sertifikasi Kapal

Menurut penelitian yang penulis amati, pada Seksi Sertifikasi Kapal tugas yang dilakukan yaitu melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

Berikut ini adalah struktur organisasi pada KSOP Kelas I Banten:



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas I Banten

Sumber: Kantor KSOP Kelas I Banten

4.2 Analisa Masalah

Dalam bagian analisa masalah ini peneliti menjelaskan tentang prosedur pemeriksaan kapal yang sesuai dengan prosedur dan dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak

optimal. Analisa masalah bertujuan untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang telah disusun, yaitu tentang bagaimana prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur dan dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal.

Berdasarkan hasil pengamatan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat (Prada) di KSOP Kelas I Banten di Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal khususnya di Seksi Sertifikasi Kapal pada bagian *Marine Inspector* sebagai *Cadet* yang mempunyai tugas untuk membantu tugas dari *Marine Inspector* dalam melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

Peneliti melakukan kegiatan observasi yaitu peneliti ikut melakukan pemeriksaan kapal *docking* dengan *Marine Inspector* bersama dengan 3 (Tiga) *Marine Inspector* yaitu 1 (satu) *Marine Inspector* Nautis, 1 (satu) *Marine Inspector* Radio, serta 1 (satu) *Marine Inspector* Teknis. Pemeriksaan yang dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada didalam buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada tanggal 12 Februari 2019 sampai dengan tanggal 26 Mei 2019, adapun analisa masalah sebagai berikut:

4.2.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai

Pemeriksaan kapal *docking* adalah suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai adalah sebagai berikut :

4.2.1.1 *Marine Inspector* Nautis

1. Pemeriksaan lambung kapal bagian luar
2. Pemeriksaan lambung bagian dalam, pemeriksaan kemudi kapal, dan melakukan uji tekan dan uji efisiensi kapal.
3. Pemeriksaan perlengkapan navigasi
4. Pemeriksaan perlengkapan keselamatan
5. Pemeriksaan pencegahan kebakaran

4.2.1.2 *Marine Inspector* Radio

1. Pemeriksaan instalasi Radio konvensional non GMDSS
2. Pemeriksaan instalasi Radio konvensional GMDSS

4.2.1.3 *Marine Inspector* Teknis

1. Pemeriksaan peralatan di ruang mesin
2. Pemeriksaan instalasi listrik

4.2.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Dampak yang timbul jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* tidak optimal yaitu kapal akan berkemungkinan besar mengalami kecelakaan karena kapal yang seharusnya tidak laiklaut tetapi sudah digunakan untuk berlayar. Sebagai pejabat pemeriksaan kapal yang telah ditunjuk, *Marine Inspector* harus melaksanakan pemeriksaan kapal *docking* tersebut dengan optimal sesuai dengan prosedur serta memastikan bahwa kapal-kapal yang diperiksa itu laiklaut dan memenuhi persyaratan yang berlaku. Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah optimal maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Hal ini harus selalu diperhatikan dengan teliti oleh para *Marine Inspector* agar terciptanya keselamatan pelayaran di wilayah KSOP Kelas I Banten.

4.3 Pembahasan Masalah

Berdasarkan permasalahan dan fakta-fakta yang telah diuraikan penulis dalam analisa masalah diatas sehingga dapat diketahui prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai dengan prosedur yaitu sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan

transportasi laut dan dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal yaitu:

4.3.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang dilakukan oleh *Marine Inspector* sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.

Pada bagian *Marine Inspector* Nautis yaitu memeriksa secara keseluruhan yang berkaitan dengan nautis dari lambung kapal, alat navigasi, perlengkapan keselamatan, serta perlengkapan pencegahan kebakaran. Pada bagian *Marine Inspector* Radio yaitu memeriksa secara keseluruhan yang berkaitan dengan radio yaitu instalasi radio konvensional non GMDSS dan instalasi radio GMDSS. Sedangkan, pada bagian *Marine Inspector* Teknis yaitu memeriksa secara keseluruhan yang berkaitan dengan mesin dari mesin induk hingga mesin bantu serta pipa-pipa didalamnya. (Foto Terlampir)

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai adalah sebagai berikut :

4.3.1.1 *Marine Inspector* Nautis

1. Pemeriksaan Lambung Kapal Bagian Luar

Melakukan pemeriksaan *external* pada kulit dan plat *deck* yang mudah berkarat, rusak dan perubahan bentuk.

Kapal tradisional yang lebih dari sepuluh tahun, sejumlah lapisan paling bawah cukup diangkat untuk diperiksa. Pemeriksaan *external* terdiri dari alat-alat penutup untuk jalan menuju palka dan selubung mesin, alat-alat pada penutup ventilator, alat-alat penutup pada pipa udara di atas *deck* terbuka, lubang pembebasan, dan tingkap-tingkap sisi.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Lambung Kapal Bagian Luar
Sumber : Dokumen Pribadi

2. Pemeriksaan Lambung Bagian Dalam

Melakukan pemeriksaan *internal* lambung kapal dan tanki yang menimbulkan karat; kerusakan dan perubahan bentuk, pemeriksaan *internal* ruang muat; ruang mesin; ruang akomodasi dan tanki.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Lambung Kapal Bagian Dalam
Sumber : Dokumen Pribadi

3. Pemeriksaan Kemudi Kapal

Melakukan pemeriksaan kemudi kapal yaitu kemudi harus diangkat atau dibuka untuk diuji terhadap karat, kerusakan, buat kopling yang longgar dan *bearing* yang bebas berputar, apabila kondisi dalam keadaan baik maka tidak perlu dibuka.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Kemudi Kapal
Sumber : Dokumen Pribadi

4. Melakukan Uji Tekan

Cara pengujiannya yaitu melaksanakan ujian tekan dengan menyemprotkan air dari *pelat tank top* sampai

ujung bagian atas pada pipa udara atau pada geladak *bulk head* yang mana kondisi yang memungkinkan.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Uji Tekan

Sumber : Dokumen Pribadi

5. Uji Efisiensi Kapal

Uji dengan cara membuka atau menutup pintu kedap air, uji dengan cara membuka atau menutup *valve* dan *cock* pada *bulk head* kedap air, uji dengan cara membuka atau menutup pipa *drain valve* dan pembukanya pada bagian samping, uji dengan cara membuka atau menutup tingkap sisi, uji dengan cara membuka atau menutup *sky light* pada kamar mesin dan palka kedap air, uji pengoperasian alarm dan uji buka tutup petunjuk pintu kedap air.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Uji Efisiensi Kapal

Sumber : Dokumen Pribadi

6. Pemeriksaan Perlengkapan Navigasi

Melakukan pemeriksaan navigasi seperti: Kompas utama/magnet (*Standart compass/magnetic compass*), *Azimuth Circle*, *International code of signal*, *Transmitting heading device*, Informasi haluan kepada posisi pengemudian darurat, Pesawat penerima untuk sistem navigasi satelit *global* atau sistem radio komunikasi (GPS), Kompas Gyro (*Gyro Compass*), Radar, Arpa, *Echo Sounder*, Alat penentuan kecepatan dan jarak pada kapal (*ship speed and distance measuring device*), Radar Reflektor, *Automatic*

Identification System (AIS), Voyage data recorder (VDR), Maritime evacuation system (MES), Sound reception system, Ship security alert system (SSAS), Integrated bridge system (IBS) Telepon ke ruang mesin kemudi, Lampu-lampu navigasi, gong, suling, bola-bola hitam dan belah ketupat warna hitam.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Perlengkapan Navigasi
Sumber : Dokumen Pribadi

4. Pemeriksaan Perlengkapan Keselamatan

Melakukan pemeriksaan perlengkapan keselamatan seperti: Sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Life boat or rescue boat*), Inventaris sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Life boat or rescue boat equipment*), penempatan sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Stowage of life boat or rescue boat*), Perlengkapan peluncuran sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Launching appliance of life boat or rescue boat*), Rakit yang mengambang atau *Inflamable Life*

Raft (ILR), Penempatan ILR (Stowage of ILR), Parasut *rocket*, Pelampung penolong (*Lifebuoys*), Baju Penolong (*Life Jackets*), Baju benam dan baju tahan hangat (*Immersion suits anti exposure suits*), *Radar Transponder* (SART), *Thermal protection aids*, *Tranceiver* radio telepon dua arah, Alarm umum darurat (*general alarm system*), Peralatan pelempar tali (*Line Throwing Appliance*), Alat untuk sistem pemberitahuan umum (*public address system*), Tangga penghubung sekoci (*Embarcation ladder*), dan Sarana pelindung panas (*Thermal Protective Aid*).



Gambar 4.3 Pemeriksaan Perlengkapan Keselamatan
Sumber : Dokumen Pribadi

5. Pemeriksaan Perlengkapan Pencegahan Kebakaran

Melakukan pemeriksaan perlengkapan pencegahan kebakaran (*Fire Protection Arrangement*) seperti: Pintu tahan api (*fire protection doors*), *Dead light*, *Fire*

dampers, Pompa pemadam kebakaran utama (*main fire pump*), Pemadam kebakaran tetap (*Fix Fire Extinguishing System*), Pemadam kebakaran darurat (*emergency fire pump*), *Nozzle*, Selang pemadam kebakaran (*fire hoses*), *waterjet spray*, Kotak penyimpanan: selang pemadam kebakaran dan *nozzle* penyemprot, Alat pemadam kebakaran yang dapat dijinjing (*portable fire extinguisher*), Pemadam tipe busa (*foam fire extinguisher*), Deteksi dan alarm kebakaran (*detection and fire alarm*), Katup-katup penutup cepat tanki bahan bakar (*quick closing valves*), Susunan pemadam kebakaran di kamar penyimpanan cat kapal (*fire protection in paint locker*), Perlengkapan petugas pemadam kebakaran (*fireman out fit*), Lampu-lampu listrik darurat (*emergency electric lighting*), Sambungan darat international (*International shore connection*), Sistem gas inert (*inert gas system*), Peralatan-peralatan pernafasan, *Emergency Escape Breathing Device* (EEBD), Sambungan darat internasional (*International Shore Connection*), Selimut kebakaran (*Fire Blanket*), dan Sistem manual alarm kebakaran.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Perlengkapan Pencegahan Kebakaran

Sumber : Dokumen Pribadi

4.3.1.2 *Marine Inspector Radio*

1. Pemeriksaan Instalasi Radio Konvensional Non GMDSS

Melakukan pemeriksaan instalasi Radio konvensional Non GMDSS seperti : Alarm Otomatis (*Auto Alarm*); Pesawat penerima; Instalasi utama (*Main Instalation*); Instalasi cadangan (*Reserve Instalation*); Instalasi VHF; Navtex receiver; Satelit EPIRB; Sumber tenaga; Antena; Alat-alat dan suku cadang (*tools and spare*); Jam (*Clock*); Penerangan di ruang radio (*lighting in radio room*)



Gambar 4.3 Pemeriksaan Instalasi Radio Konvensional
Non GMDSS

Sumber : Dokumen Pribadi

2. Pemeriksaan instalasi Radio konvensional GMDSS

Melakukan pemeriksaan instalasi Radio GMDSS seperti: Instalasi VHF; Instalasi MF; IMMARSAT; Instalasi MF/HF; Navtex receiver ; SART; dan Satelit EPIRB.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Instalasi Radio Konvensional
GMDSS

Sumber : Dokumen Pribadi

4.3.1.3 *Marine Inspector* Teknis

1. Pemeriksaan Peralatan Di Ruang Mesin

Melakukan pemeriksaan peralatan di ruang mesin seperti: mesin induk (*main engines*), mesin bantu penggerak generator listrik (*auxillary engines and generator*), ketel-ketel uap (*biller*), mesin-mesin penting lainnya dan bejana tekan (*machinary and preasure vessel*), pipa-pipa, sistem pipa bilga (*bilge lines*), kebersihan dikamar mesin dan diruang kontrol (*ECR cleannedd in E/R*), pagar pelindung (*guard and fenching*), dan jalan penyelamatan (*means of escape*),

2. Pemeriksaan Instalasi Listrik

Melakukan pemeriksaan instalasi listrik seperti: penerangan dikamar mesin (*lighting in E/R*), penerangan diruang akomodasi (*lighting in accomodation space*), penerangan distasiun kontrol ruangan kerja dan ruangan lainnya (*lighting in control station etc*), kabel listrik (*electrical cables*), lampu darurat (*emergency light*), sumber tenaga listrik darurat pada generator (*emergency power source*), peralatan *remote stop* pada motor, alarm untuk *Unmaned Machinery System* (UMS), sumber listrik untuk lampu-lampu navigasi, listrik menuju ruang kemudi

maupun kemudi *electro hydrolic*, dan uji *change over* pada sumber listrik bantu.

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang tidak sesuai adalah sebagai berikut :

1. Marine Inspector Nautis hanya memeriksa pada bagian-bagian kapal tertentu saja. Tidak memeriksa dan melakukan uji tekan dan uji efisiensi kapal.
2. Tidak memeriksa seluruh perlengkapan navigasi yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart perlengkapan navigasi kapal yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.
3. Tidak memeriksa seluruh perlengkapan keselamatan yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart perlengkapan keselamatan yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.
4. Tidak memeriksa seluruh perlengkapan pencegahan kebakaran yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart perlengkapan

pencegahan kebakaran yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.

5. Tidak memeriksa seluruh instalasi radio seperti Radio konvensional non GMDSS dan Radio GMDSS yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart instalasi radio yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.

6. Tidak memeriksa seluruh mesin-mesin kapal seperti induk (main engines), mesin bantu penggerak generator listrik (auxillary engines and generator), ketel-ketel uap (biller), mesin-mesin penting lainnya serta pipa-pipa dan kebersihan dikamar mesin dan diruang kontrol (ECR cleannedd in E/R) kapal yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart mesin kapal yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.

4.3.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Dampak yang dapat terjadi jika pemeriksaan kapal *docking* tidak optimal yaitu kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan sangat berpengaruh pada pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang

docking. Apabila kelaiklautan kapal tidak terpenuhi dengan baik akan berakibat fatal dan akan berdampak buruk pada saat pengoperasian kapal yaitu kapal dalam mengalami kecelakaan atau tubrukan. Contohnya alat navigasi yang sangat penting dalam mengoperasikan kapal tidak berfungsi baik dan tidak laik, maka sangat mengganggu para crew kapal dalam mengoperasikan kapal sehingga mungkin dapat mengakibatkan kecelakaan atau tubrukan. Maka dari itu, seluruh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten berupaya untuk mengoptimalkan proses pemeriksaan kapal *docking* di wilayah KSOP Kelas I Banten dengan maksimal bertujuan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Sebagai pejabat pemeriksaan kapal yang telah ditunjuk, *Marine Inspector* harus melaksanakan pemeriksaan kapal *docking* tersebut dengan optimal sesuai dengan prosedur serta memastikan bahwa kapal-kapal yang diperiksa itu laik laut dan memenuhi persyaratan yang berlaku. Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah optimal maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Pada saat peneliti melakukan pemeriksaan kapal *docking* ditempat *dock*, penulis pernah menemukan kapal yang berkali-kali naik-turun *docking* karena kurang optimalnya kegiatan *docking* kapal tersebut. Walaupun pemeriksaan kapal *docking* tersebut oleh *Marine Inspector* sudah optimal tetapi ternyata pada saat uji berlayar (*sea trial*) belum memenuhi standar kelaiklautan kapal, maka kapal

tersebut harus mengulang kembali untuk melakukan *docking*. Hal tersebut wajib dilakukan kembali agar menciptakan angkutan laut yang laik laut sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal di wilayah KSOP Kelas I Banten.

Sudah sering terjadi adanya Tubrukan, Kecelakaan kapal dilaut, yang disebabkan salah satunya oleh rusaknya atau tidak berfungsinya peralatan navigasi di atas kapal, sehingga dapat merugikan kapal lain yang berada di sekitarnya, dan dapat menimbulkan pencemaran dilaut atas tumpahan minyak dari kapal yang mengalami Tubrukan atau Kecelakaan. Di setiap tahunnya pasti ada kapal yang mengalami hal tersebut baik di Indonesia maupun di negara lain. Oleh karena itu untuk mengurangi resiko tersebut harus diadakan Pemeriksaan kapal untuk mengetahui kondisi kapal tersebut.

Pemeriksaan kapal sangat penting karena merupakan suatu syarat untuk dapat menentukan kapal itu laiklaut/ tidak laiklaut. Biasanya kapal di periksa sebelum berangkat/ lepas sandar oleh Marine Inspector. Pihak Marine Inspector saat melakukan pemeriksaan kapal harus berdasarkan aturan yang telah ditetapkan dan menggunakan cara pemeriksaan kapal yang benar. Agar setiap kapal yang telah diperiksa dan dinyatakan laiklaut dapat berlayar dan di gunakan sebagai sarana transportasi laut oleh setiap pengguna jasa, dan yang dinyatakan tidak laiklaut tidak diizinkan untuk berlayar agar dapat menghindari atau mengurangi resiko tubrukan dan kecelakaan kapal

di laut. Karena keselamatan kapal di laut adalah hal nomor 1 (satu) yang sangat penting.

Keselamatan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dan semua kapal yang telah diperiksa tetapi tidak memenuhi standar persyaratan maka tidak akan di terbitkan sertifikatnya. Karena kapal yang tidak memenuhi persyaratan dapat menyebabkan adanya resiko dan bahaya tubrukan di laut yang dapat merugikan crew kapal itu sendiri, kapal lain yang berada di sekitarnya dan juga dapat membahayakan lingkungan laut disekitarnya serta dapat merugikan pihak pengguna jasa kapal tersebut.

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Dari keseluruhan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, maka pada bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan yang dapat ditarik mengenai prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur dan bagaimana dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal. Maka dapat diambil kesimpulan antara lain:

- 5.1.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur
- Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur yaitu sesuai dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang dimiliki dan dijadikan acuan dalam proses pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector*. Seluruh prosedurnya harus dilakukan oleh *Marine Inspector* dengan cermat, sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku agar hasil pemeriksaan kapal *docking* dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal.

5.1.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* tidak optimal maka kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan kapal *docking* yang dilakukan oleh *Marine Inspector* sangat berpengaruh besar dalam pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang *docking*. Apabila pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah dilakukan dengan optimal, cermat, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku, maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal karena belum memenuhi syarat kelaiklautan kapal sesuai aturan yang berlaku.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut peneliti akan memberikan saran-saran yang sekiranya akan dapat berguna bagi KSOP Kelas I Banten lebih khususnya para *Marine Inspector* dan para pembaca secara umum, dalam penelitian ini. Adapun saran-saran dari penulis adalah:

5.2.1 Pada saat melakukan pemeriksaan kapal *docking* harus dilakukan dengan benar dan sesuai prosedur. Dalam pengisian data dalam buku pemeriksaan kapal harus ditulis sesuai dengan kenyataannya. Diharapkan kepada seluruh *Marine Inspector* untuk melakukan pemeriksaan dengan cermat dan teliti, agar tidak terjadi kesalahan, kekurangan maupun ketidaksempurnaan dalam hasil pemeriksaan.

Sehingga jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akan ada bukti kuat untuk menyelesaikannya.

- 5.2.2 Perlu meningkatkan kedisiplinan kerja saat melakukan pemeriksaan agar hasil dalam hasil pemeriksaan kapal dapat optimal serta dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal diwilayah KSOP Kelas I Banten.



DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. A. 2014. *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian pada Kaltimngps.Com* di Samarinda, Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis
- Anggito Albi, Johan Setiawan. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak
- Arens, Alvin A et al. 2012. *Auditing And Assurance Services*. Pearson.
- Bird, F.E and Germain. G.L. 1992. *Safety, Health, Environmental, and Quality Management Second Edition*. Georgia: International Risk Control America, Inc
- Depdikbud. 1995. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. 2016. *Buku Pedoman Teknis Keselamatan Transportasi Laut*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. 2016. *Buku Saku Pemeriksaan Kapal*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Gozali, Nasehudin. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: CV Pustaka
- Gulo, W. 2002. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT. Grasindo.Setia
- Heinrich. 1980. *Industrial Accident Prevention*. New York : Mc. Graw Hill Book Company
- Hikmawati Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada
- Hotniar Siringoringo. *Pemograman Linear: Seri Teknik Riset Operasi*. (Yogyakarta: Graha Ilmu,2005). h.4
- <http://blog.docking.id/jenis-dok-kapal/> diakses pada 20 Februari 2020 Jam 17.38 WIB

https://id.m.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran diakses pada 20 Februari 2020 Jam 15.03 WIB

<https://www.google.com/amp/s/mahasiswiekonomitangguh.wordpress.com/2016/04/30/langkah-awal-metodelogi-penelitian/amp/> diakses pada 22 Februari 2020 Jam 14.35 WIB

International Labour Office. 1989. *Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo

Mulyadi. 2002. *Auditing, Edisi Kelima, Cetakan Pertama*. Jakarta: Salemba Empat.

Nabilla, Aisyah Aulia. 2017. *Kegiatan Docking dan Reparasi Kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia*. Surabaya. Laporan Kerja Praktek. Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Nurbiyanto, Danang Farhan. 2019. *Proses Olah Gerak Docking dan Undocking Kapal di PT. Janata Marina Indah Semarang*. Semarang. Tesis. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

OHSAS. 18001:2007. *Occupational Health and Safety Management System Requirements*.

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal

Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal

Subagyo. 2015. *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta

Saryono. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Alfabeta

Siyoto, Sandu dan Muhammad Ali Sodik. 2015. *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : ALFABETA.

Sugiyono. 2016. *Metodologi Penelitian Dan Pengembangan*. Bandung: Penerbit Alfabeta

Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D)*. Bandung: Penerbit Alfabeta

Tim Penyusun PIP Semarang. 2020. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Tim Prima Pena. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Gita Media Press, 2015). h. 562

Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran



Lampiran 1

SHIP'S PARTICULAR

“KMP WINDU KARSA DWITYA / P M F J”

1. NAME OF THE SHIP : KMP WINDU KARSA DWITYA
2. CALL SIGN : P M F J
3. TYPE : PASSENGER SHIP
4. OWNER : PT. WINDU KARSA
5. IMO NUMBER : 9157571
6. MMSI : 525016187
7. FLAG : INDONESIA
8. PORT OF REGISTRY : JAKARTA
9. GROSS TONNAGE : 2553 TON
10. NET TONNAGE : 766 TON
11. DWT : 400 TON
12. LOA : 85 MTR
13. LBP : 78,8 MTR
14. BMLD : 14,5 MTR
15. HMLD : 5,7 MTR
16. CLASSIFICATION : BKI
17. BUILDER : TACHIBANA SENPAKU TEKKO
(SHIPBUILDING) CO.,LTD
18. PLACE OF BUILD : JAPAN
19. YEAR OF BUILD : 1997
20. DATE OF LAUNCH : 30 SEPTEMBER 1997
21. MAIN ENGINE : DAIHATSU DIESEL MFG. CO., LTD
DL64020036, 4000.000 HP/500 RPM
DAIHATSU DIESEL MFG. CO., LTD
DL64020037, 4000.000 HP/500 RPM
22. AUX DIESEL GENERATOR: 2 SET - DAIHATSU DIESEL MFG. CO.,
LTD DL-19

Lampiran 2

SHIP'S PARTICULAR

"KMP VIRGO 18 / J Z Y H"


1. NAME OF THE SHIP	: KMP VIRGO 18
2. CALL SIGN	: J Z Y H
3. TYPE	: PASSENGER SHIP
4. OWNER	: PT. JEMLA FERRY
5. IMO NUMBER	: 8921755
6. MMSI	: 525006222
7. FLAG	: INDONESIA
8. PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
9. GROSS TONNAGE	: 9989 TON
10. NET TONNAGE	: 2997 TON
11. DWT	: 3359 TON
12. LOA	: 134,6 MTR
13. LBP	: 125,2 MTR
14. BMLD	: 21 MTR
15. HMLD	: 12,03 MTR
16. CLASSIFICATION	: BKI
17. BUILDER	: MHI, SHIMONOSEKI, YAMAGUCIPREF
18. PLACE OF BUILD	: JAPAN
19. YEAR OF BUILD	: 1990
20. MAIN ENGINE	: 2 SET-NKK SEMPT PIELSTICK DIESEL14PC2-6V, 9100.000 HP/520 RPM
21. AUX DIESEL GENERATOR	: 3 SET - DAIHATSU CO.LTD 6 DL-22, 1200 HP


Lampiran 3

FOTO WAWANCARA

Lampiran 4

STUDI DOKUMENTASI

Lampiran 5

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN						No.	: SOP-NTR-07			
		STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR PENERBITAN NOTA DINAS PEMERIKSAAN DAN PENGUJIAN, SERTA PENERBITAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL						Revisi	: 0			
								Tgl Berlaku	: 02-02-2015			
No	Uraian Kegiatan	Loket Penerima Dokumen	Direktur Perkapalan dan Kepelautan	Pengadmi nistrasi Umum	Kasubdit Nautis, Teknis dan Radio Kapal	Kasi Sertifikasi Keselama- tan Kapal	Marine Inspector	Direktur Jenderal Perhubun- gan Laut	Kelengkapan	Waktu	Output	Ket
1	Menerima Surat Permohonan dari pemohon serta menyampaikan kepada Direktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Surat Permohonan 2. Sertifikat Keselamatan Sebekumnya (SCC, SEC, SRC) 3. Surat Ukur 4. Sertifikat Klas (Sertifikat Lambung, Mesin, Load Line)	1 hari kerja	Agenda surat masuk	
2	Mendisposisi untuk evaluasi kepada kasubdit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Disposisi	
3	Pencatan dan distrusi surat sesuai disposisi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Surat	
4	Disposisi kepada kasi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Disposisi	
5	Disposisi kepada Marine Inspector	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Disposisi	
6	Meneliti keabsahan dokumen dan membuat laporan kepada Kasi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 hari kerja	Dokumen sah	
7	Menverifikasi Keabsahan dokumen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Hasil Verifikasi	
8	Menyetujui dan menandatangani surat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Surat	
9	Menerima Slip Setoran PNB PUP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 hari kerja	Slip Setoran	
10	Memberikan nomor surat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Surat	
11	Mendistribusi kepada pemohon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			Surat	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : NurulFitriSusanty
NIT : 531611306212 K
Tempat/Tanggalahir : Klaten, 15 Desember 1997
Jeniskelamin : Perempuan



Agama : Islam

Nama Ayah : AgusSalehRahman

NamaIbu : Sri Semi

Alamat : AsramaWiratamaJalanTeratai K-55 No.37
 Kel. Pudakpayung, Kec. Banyumanik, Kota
 Semarang, Propinsi Jawa Tengah, Indonesia

Riwayat Pendidikan

1. SDN 03Pudakpayung : Tahun 2004 - 2010
2. SMP N 12Semarang : Tahun 2010 - 2013
3. SMA N 1 Ungaran : Tahun 2013 – 2016
4. PIP Semarang : Tahun 2016 - 2020

PengalamanPraktekDarat

1. PT. ArpeniPratama Ocean Line, TbkCabangMerak, Cilegon
2. KSOP Kelas I Banten
3. PT. Pelindo III (Persero) Regional Jawa Tengah

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 84/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : NURUL FITRI SUSANTY
NIT : 531611306212 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 12 %* (Dua Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN
Pelaksana Harian,



PURWANTO

Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19680510 198903 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten

ORIGINALITY REPORT

12%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

9%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

kepegawaian.dephub.go.id

Internet Source

6%

2

eprints.umm.ac.id

Internet Source

3%

3

www.scribd.com

Internet Source

2%

4

pip-semarang.ac.id

Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On



**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh:

NURUL FITRI SUSANTY
NIT: 531611306212 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh:

NURUL FITRI SUSANTY
NIT: 531611306212 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PEMERIKSAAN KAPAL *DOCKING*
OLEH *MARINE INSPECTOR* GUNA MEMINIMALISIR
TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS I BANTEN**

DISUSUN OLEH :

NURUL FITRI SUSANTY
531611306212 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 2020

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

R.A.J SUSILO HADI W, S.IP., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560121 198103 1 005

TONY SANTIKO, S.ST, M.Si., M.Mar.E

Penata (III/c)

NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul **“Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah Ksop Kelas I Banten”**

Karya,

Nama : NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....

Semarang,

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

R.A.J SUSILO HADIW, S.IP., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk.1 (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul **"Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Kecelakaan Kapal Di Wilayah Ksop Kelas I Banten"**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atas temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan karya ini. dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini.

Semarang,.....2020

Yang membuat pernyataan,



NURUL FITRI SUSANTY
531611306212 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

1. Hidup itu dijalani, dinikmati dan disyukuri.
2. Waktu adalah uang. Maka hargailah setiap waktu dengan memanfaatkan waktu sebaik-baiknya. Karena setiap detik waktu sangatlah berharga dalam kehidupan.
3. Pengorbanan orang tua tidak dapat dibeli. Maka hargailah setiap pengorbanan orang tua karena belum tentu kita bisa membalas pengorbanan itu.

PERSEMBAHAN:

1. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. dan Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si. yang selalu sabar membimbing hingga skripsi ini selesai dengan baik.
2. Kedua Orang Tuaku, Bapak Lettu Ctp Agus Saleh Rahman dan Ibu Sri Semi yang selalu memberikan doa restu serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Saudaraku tercinta Muhammad Risky Agustiadi.
4. Muhammad Lubaab Afkaary yang telah menemani, memberikan bantuan, serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Seluruh Keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terimakasih atas ilmu dan pengalaman yang diberikan kepada saya selama ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat, hidayat serta taufik-Nya yang telah dilimpahkan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten” dengan baik tanpa halangan suatu apapun.

Skripsi ini penulis susun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Mashudi Rofik, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
3. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi
4. Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi

5. Bapak Ibu Dosen serta Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Orang Tua Penulis, Bapak Lettu Ctp Agus Saleh Rahman dan Ibu Sri Semi yang selalu memberikan doa restu serta semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. KSOP Kelas I Banten yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu kelancaran skripsi ini

Akhirnya, Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang,.....2020

Penulis



NURUL FITRI SUSANTY

NIT : 531611306212 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRACT	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latarbelakang	1
1.2. Rumusan masalah	7
1.3. Tujuan penelitian.....	8
1.4. Manfaat penelitian.....	8
1.5. Sistematika penulisan.....	10
BAB II : LANDASAN TEORI.....	12
2.1. Tinjauan pustaka	12
2.2. Kerangka pikir penelitian.....	30

BAB III : METODE PENELITIAN.....	33
3.1. Metode penelitian yang digunakan	33
3.2. Waktu dan tempat penelitian.....	36
3.3. Sumber data.....	36
3.4. Metode pengumpulan data	38
3.5. Teknik analisa data.....	41
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	46
4.1. Gambaran umum KSOP Kelas I Banten.....	46
4.2. Hasil penelitian.....	54
4.3. Pembahasan masalah.....	65
BAB V : PENUTUP	72
5.1. Simpulan	72
5.2. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA	75
LAMPIRAN.....	78
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	83

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.2 Kerangka pikir penelitian	31
Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas I Banten	46
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas I Banten.....	52
Gambar 4.3 Pemeriksaan lambung kapal bagian luar	57
Gambar 4.3 Pemeriksaan lambung kapal bagian dalam	58
Gambar 4.3 Pemeriksaan kemudi kapal	58
Gambar 4.3 Pemeriksaan uji tekan.....	59
Gambar 4.3 Pemeriksaan uji efisiensi kapal	60
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan navigasi.....	61
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan keselamatan	62
Gambar 4.3 Pemeriksaan perlengkapan pencegahan kebakaran.....	64
Gambar 4.3 Pemeriksaan instalasi radio konvensional Non GMDSS	65
Gambar 4.3 Pemeriksaan instalasi radio konvensional GMDSS	65

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 2.1 <i>Research Gap</i>	29
-------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> KMP Windu Karsa Dwitya.....	87
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> KMP VIRGO 18.....	88
Lampiran 3 Foto Wawancara.....	89
Lampiran 4 Studi Dokumentasi	90
Lampiran 5 Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan Nota Dinas Pemeriksaan dan Pengujian, serta Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal.....	91



ABSTRACT

Nurul Fitri Susanty, 2020, NIT: 531611306212 k: "Optimally Docking Ship Inspection By Marine Inspector To Minimize Ship Accidents In Port Authority Office of Class I Banten". Thesis. Diploma IV Program, Study Program of Port And Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., Supervisor II: Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Port Authority Office of Class I Banten was present as a regulator in the port of Banten which was held at the Directorate General of Sea Transportation as a technical implementation Unit (UPT) at Echelon II, to ensure the implementation of port activities and shipping safety. The development of domestic sea transportation is quite rapidly marked by the number of applications in the framework of ship certification. As we know that the demands of marine transport services have grown rapidly in recent years so the government needs to improve services in ship inspection to ensure the safety of vessels. The ship accident occurred again in Indonesian waters involving KMP Windu Karsa Dwitya and KMP Virgo 18 at the crossings of Merak-Bakaheuni. The purpose of this study was to determine the correct procedure and according to the procedure and the impact if the inspection of the ship by Marine Inspector at Port Authority Office of Class I Banten was not optimal. In the writing of this thesis, the author describes the theories used in the creation of research reports and as a basis for solving the problems that exist in the research process.

The method used in this research is a qualitative method that generates descriptive data of written words from the people and behaviors observed. In this case the author collects data using several methods of data collection such as observation, Research GAP, interview, documentation study and literature study.

Based on the results of research and discussion of problems on the correct vessel inspection procedures and in accordance with the procedure is in accordance with the vessel inspection Pocket book and the Authorized Marine Safety Technical Handbook of Directorate General of Sea Transportation and the Directorate of Shipping and Kepelautan. The impact can occur if the docking ship inspection is not optimal i.e. the vessel could have an accident. Because the inspection is very influential on the fulfillment of the vessel that is being docking.

Keywords: Inspection, Docking, Marine Inspector

ABSTRAKSI

Nurul Fitri Susanty, 2020, NIT : 531611306212 K : “Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M., Pembimbing II : Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Kantor KSOP Kelas I Banten hadir sebagai regulator di Pelabuhan Banten yang bernaung pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) setingkat eselon II, untuk menjamin terselenggaranya kegiatan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran. Perkembangan angkutan laut dalam negeri cukup pesat yang ditandai dengan banyaknya permohonan dalam rangka sertifikasi kapal. Sebagaimana kita ketahui bahwa tuntutan para penyedia jasa angkutan laut berkembang dengan pesat pada tahun-tahun terakhir ini sehingga pemerintah perlu meningkatkan pelayanan dalam pemeriksaan kapal guna menjamin keselamatan kapal. Kecelakaan kapal terjadi lagi di perairan Indonesia melibatkan KMP Windu Karsa Dwitya dan KMP Virgo 18 di penyeberangan Merak-Bakaheuni. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur dan mengetahui dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal. Dalam penulisan skripsi ini, penulis menjabarkan tentang teori-teori yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data menggunakan beberapa metode pengumpulan data antara lain Observasi, *Research Gap*, Wawancara, Studi Dokumentasi dan Studi Pustaka.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah mengenai prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur yaitu sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Dampak yang dapat terjadi jika pemeriksaan kapal *docking* tidak optimal yaitu kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan sangat berpengaruh pada pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang *docking*.

Kata Kunci : Pemeriksaan, *Docking*, *Marine Inspector*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945. Indonesia secara geografis terletak diantara dua benua yaitu benua asia dan benua australia serta terletak diantara dua samudra yaitu samudra hindia dan samudra pasifik. Letak Indonesia sangat strategis secara geografis. Menurut Jacub rais, pakar toponimi atau penamaan unsur di muka bumi Indonesia memiliki 13.667 pulau. Populasi penduduk Indonesia berada di urutan nomer 4 di dunia dengan jumlah kurang lebih 271 juta jiwa yang dicatat Worldometers pada hari Jumat tanggal 6 September 2019 dan kondisi Indonesia saat ini mempunyai luas daratan 5.8 juta km² dan juga panjang pantai di seluruh Indonesia 81.000 km. Selanjutnya dalam mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara. Disamping itu, luas wilayah laut yang mencapai 2/3 (dua per tiga) dari seluruh wilayah Indonesia, memiliki sumber ekonomi yang berlimpah, yaitu berupa kekayaan laut. Dengan kondisi serupa itulah maka angkutan laut merupakan sarana transportasi yang sangat dominan bagi masyarakat Indonesia.

Transportasi laut yang ditunjang dengan ketersediaan sarana angkutan laut yang cukup dan memadai mempunyai peranan penting antara lain untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan penumpang antar pulau, meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah serta meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa. Untuk mewujudkan peran transportasi laut harus ditunjang dengan sarana angkutan laut berupa kapal-kapal yang sesuai dengan standarisasi keselamatan pelayaran.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaiklautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Dalam merencanakan dan membuat suatu alat transportasi yang didalamnya termasuk alat transportasi laut, selain masalah desain,

akomodasi, teknologi, permesinan, dan sebagainya, seorang perancang dan pembuat kapal harus memperhatikan dan memperhitungkan masalah keamanan dan keselamatan kapal. Hal ini harus dilakukan karena menyangkut masalah nyawa penumpang, barang yang diangkut, dan masalah bisnis, ekonomi, dan hukum laut. Sebuah kapal harus mempunyai fasilitas keselamatan dan keamanan, baik ketika kapal bersandar (berlabuh) maupun ketika sedang berlayar, dan baik itu di daerah pelayaran aman maupun sebaliknya. Karena bencana tidak dapat diperhitungkan dan diperkirakan.

Keselamatan kapal didefinisikan sebagai keadaan kapal yang memenuhi persyaratan materiil, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan, peralatan pencegahan pencemaran kebakaran, perlengkapan keselamatan, radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan setelah dilakukan pemeriksaan dan melalui pengujian. Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Didalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun

1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas. Didalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, dan penemuan barang di laut. Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 34 ayat (2) adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal satu dengan kapal yang lainnya. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Bahkan sering mengabaikan aspek keselamatan berlayar, dapat menyebabkan kecelakaan angkutan laut yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti dalam beberapa tahun belakangan ini. Ada beberapa penyebab kecelakaan pelayaran yang pertama yaitu faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal

secara berlebihan. Faktor kedua merupakan faktor teknis, faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, terbakarnya kapal seperti yang dialami Kapal Tampomas diperairan Masalembo, Kapal Livina. Faktor ketiga yaitu faktor alam, faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

Marine inspector adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat pemeriksa keselamatan kapal berwenang diatas kapal untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian kondisi teknis keselamatan kapal. Sejak kapal dipesan untuk dibangun hingga kapal beroperasi, selalu ada aturan yang harus dipatuhi, dan di dalam semua proses pelaksanaannya selalu ada badan independen yang menjadi pengawasnya. Pada saat kapal dirancang kemudian pemilihan bahan, dan selama proses pembangunannya, selain pemilik kapal, pihak galangan kapal, dan pihak pemerintah selaku administrator ada pihak Klasifikasi dalam hal ini di Indonesia oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang akan melakukan pengawasan dan pemberian kelas bagi kapal yang telah selesai dibuat, hingga nanti setelah kapal beroperasi mereka juga akan melakukan survey dan audit atas pelaksanaan semua aturan keselamatan yang harus dipenuhi.

Docking kapal adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati. Pengedokan kapal dilakukan untuk mempertahankan kelas kapal, dimana termaksud dari bagian pemeriksaan periodik oleh *Marine Inspector*.

Departemen perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara terintegrasi dan berkesinambungan terus berupaya meningkatkan kualitas serta kuantitas keselamatan pelayaran, dengan tujuan dapat melaksanakan pemeriksaan fisik kapal secara lebih rinci serta profesional untuk mencapai sasaran optimal yang sesuai standar prosedur dalam meningkatkan sistem keselamatan jiwa dilaut serta layanan prima pengguna jasa.

Research Gap merupakan perbedaan hasil penelitian antara peneliti-peneliti terdahulu terhadap hipotesis yang dijadikan obyek penelitian. *Research Gap* adalah kesenjangan penelitian yang perlu diteliti dan menjadi alasan bagi peneliti untuk meneliti. *Research Gap* dapat berupa dua hal. Pertama perbedaan hasil penelitian atau pendapat para peneliti terdahulu. Kedua, konsep, teori atau masalah yang belum atau perlu diteliti menurut peneliti terdahulu.

Dewasa ini perkembangan angkutan laut dalam negeri cukup pesat yang ditandai dengan banyaknya permohonan dalam rangka sertifikasi kapal. Sebagaimana kita ketahui bahwa tuntutan para peyedia jasa angkutan laut

berkembang dengan pesat pada tahun-tahun terakhir ini sehingga pemerintah perlu meningkatkan pelayanan dalam pemeriksaan kapal menjamin keselamatan kapal. Kecelakaan kapal terjadi lagi di perairan Indonesia melibatkan KMP Windu Karsa Dwitya dan KMP Virgo 18 di penyeberangan Merak-Bakaheuni. Akibat tubrukan tersebut KMP Windu Karsa Dwitya mengalami kerusakan di anjungannya, sementara KMP Virgo 18 mengalami sobek di buritan kanan. Kecelakaan tersebut terjadi pada hari Senin tanggal 22 April 2019 jam 16:32 pada saat kapal KMP Windu Karsa Dwitya akan keluar alur Pelabuhan Merak bertubrukan dengan KMP VIRGO 18 yang akan memasuki alur Pelabuhan Merak disekitar *break water*. Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan faktor teknis dan faktor alam. (Data Terlampir)

Dari data yang diperoleh saat melakukan pemeriksaan kapal yang sedang *docking*, Peneliti tertarik untuk mengambil sebuah skripsi dengan Judul : **“Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1.2.1 Bagaimana prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur?

- 1.2.2 Bagaimana dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan :

- 1.3.1 Untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan pada tujuan penelitian di atas, maka manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pengetahuan dan referensi dalam melakukan penelitian serupa.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi Penulis

Penulis dapat mengimplementasikan ilmu yang diperolehnya dari perkuliahan, praktek kuliah dilapangan dan untuk mempertajam pengetahuan penulis.

1.4.2.2 Bagi Akademik

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan Taruna/i yang akan mengadakan penelitian tentang pemeriksaan kapal *docking* guna meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal, menambah dokumentasi bagi kampus, yang akan bermanfaat bagi Taruna/i dan pihak-pihak yang membutuhkan untuk menambah pengetahuan.

1.4.2.3 Bagi Organisasi

Bagi KSOP Kelas I Banten bisa mempertimbangkan dengan hasil penelitian bahwasanya optimalisasi pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* sangat berpengaruh pada tingkat keselamatan berlayar dan pemeriksaan kapal yang optimal sangat penting diterapkan dengan baik di sebuah instansi tersebut.

1.5 Sistematika Penulisan

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dipahami maksud dalam penulisan penelitian ini penulis membagi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain. Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam tiga bagian untuk memudahkan dalam pengerjaan skripsi ini, yaitu :

1.5.1 Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

1.5.2 Bagian Utama

BAB I : Berupa PENDAHULUAN yang berisi latar belakang masalah, cakupan masalah penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, kegunaan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Berupa LANDASAN TEORI yang memaparkan kajian pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam penelitian, kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian.

BAB III: Berisi METODE PENELITIAN yang berisi tentang pendekatan dan desain penelitian, fokus dan lokus

penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, teknik keabsahan data dan teknik analisis data. Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan penelitian.

BAB IV: Berisi HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

yang memaparkan mengenai gambaran Ksop Kelas I Banten serta pemaparan data dengan hasil penelitian penulis yang disertai dengan pembahasannya.

BAB V: Yaitu PENUTUP yang berisi tentang simpulan dari hasil penelitian dari bab-bab sebelumnya serta saran-saran sebagai masukan pemecahan permasalahan dalam penelitian ini.

1.5.3 Bagian Akhir

Bagian akhir pada penulisan skripsi ini berisi daftar pustaka, daftar lampiran, serta daftar riwayat hidup.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Optimalisasi

Optimalisasi ialah suatu tindakan meningkatkan atau mengoptimalkan. Dimana untuk hal tersebut diperlukan intensifikasi dan ekstensifikasi subjek dan objek pendapatan. Secara umum, pengertian optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut Depdikbud (1995, h. 628), Optimalisasi berasal dari kata optimal berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari

tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan. Optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan suatu solusi agar ditemukannya solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif dengan tidak melanggar batasan yang ada. Dengan adanya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan efektifitasnya, yaitu seperti meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya.

Pengertian optimalisasi menurut Poerdwadarminata (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014), Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pemujujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimumkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya. Ada tiga elemen permasalahan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu tujuan, alternatif keputusan, dan sumberdaya yang dibatasi.

1. Tujuan

Tujuan dari optimalisasi dapat berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Maksimisasi digunakan apabila tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Sedangkan minimalisasi digunakan dengan tujuan pengoptimalan yang berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tersebut tentu harus disesuaikan dengan apa yang akan dimaksimalkan atau diminimalkan.

2. Alternatif keputusan

Alternatif keputusan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan atau mencapai sebuah tujuan. Alternatif keputusan tersedia menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambilan keputusan dan pengambilan keputusan juga dihadapkan dengan beberapa pilihan yang perlu dipertimbangkan dengan baik.

3. Sumberdaya yang dibatasi

Sumberdaya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Keterlibatan ini yang mengakibatkan dibutuhkan proses optimalisasi.

Optimalisasi ini sangat diperlukan diberbagai aktifitas. Terlebih lagi optimalisasi yang berkaitan dengan pelayanan kepada masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Komponen standar pelayanan yang dapat menunjang atau sebagai bentuk pengoptimalisasian ada 18 yaitu dasar hukum, persyaratan, sistem, mekanisme dan prosedur, jangka waktu penyelesaian, biaya/tarif, produk pelayanan, sarana, prasarana dan/atau fasilitas, kompetensi pelaksana, pengawasan internal, penanganan pengaduan, saran dan masukan, jumlah pelaksanaan, jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan, jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya dan risiko keraguan, serta evaluasi kinerja pelaksanaan

Selain faktor-faktor tersebut, perlu juga ditingkatkan sistem kepemimpinannya karena pelaksanaan dalam setiap organisasi juga bergantung pada bagaimana kepemimpinan tersebut dilakukan. Istilah kepemimpinan berasal dari kata dasar “pimpin” yang artinya

bimbing atau tuntun. Dari kata “pimpin” lahirlah kata kerja memimpin yang artinya membimbing atau menuntun dan kata benda “pemimpin” yaitu orang yang berfungsi memimpin atau orang yang membimbing atau menuntun. Sebagai seorang pemimpin harus memiliki kecakapan dan cara pandang yang luas dan tepat. Agar ketika sewaktu-waktu mengalami masa yang tidak baik akan dapat mengambil keputusan yang tepat. Keputusan yang diambil memiliki dampak yang sangat besar dimana salah sedikit saja berpengaruh pada keseluruhan proses suatu organisasi.

Berdasarkan pengertian teori diatas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan/target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.

2.1.2 Pemeriksaan

Secara umum pengertian pemeriksaan adalah proses perbandingan antara kondisi dan kriteria. Kondisi yang dimaksud disini adalah kenyataan yang ada atau keadaan yang sebenarnya yang melekat pada objek yang diperiksa. Sedangkan kriteria adalah tolak ukur, yaitu hal yang seharusnya terjadi atau hal yang seharusnya melekat pada objek yang diperiksa.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Pemeriksaan adalah proses, cara, perbuatan memeriksa. Arti lainnya dari kata pemeriksaan adalah hasil (pendapatan) memeriksa, periksaan, penyelidikan atau pengusutan (perkara dan sebagainya) dan eksaminasi.

Menurut Alvin A. Arens et al. (2012:14), Pemeriksaan adalah suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dapat diukur dari suatu *economic entity* yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Menurut Mulyadi (2002:40), Pemeriksaan adalah suatu proses sistematis untuk memperoleh dan mengvaluasi bukti secara objektif mengenai pernyataan tentang kejadian ekonomi, dengan tujuan untuk menetapkan tingkat kesesuaian antara pernyataan tersebut dengan kriteria yang telah ditetapkan, serta penyampaian hasil-hasilnya kepada pemakai yang berkepentingan.

Pemeriksaan dilakukan dalam rangka pengendalian suatu kegiatan yang dijalankan oleh suatu unit usaha tertentu. Oleh karena itu, pemeriksaan merupakan bagian dari pengawasan sedangkan pengawasan merupakan bagian dari pengendalian. Suatu pengawasan akan menghasilkan temuan-temuan yang memerlukan tindak lanjut.

Apabila keseluruhan tindak lanjut itu dilaksanakan, maka keseluruhan pekerjaan tersebut merupakan pengendalian. Akan tetapi bilamana tindak lanjut tidak dilaksanakan maka tetap dinamakan pengawasan.

Dari pendapat di atas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa pemeriksaan adalah proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

2.1.3 Docking

Secara umum, *Dock* atau *docking* mempunyai pengertian yaitu sebuah kondisi dimana sebuah kapal berada di atas *dock* atau dermaga untuk dilakukannya perawatan ataupun perbaikan. *Docking* adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati mengingat spesifikasi bentuk kapal yang khusus dan berbeda-beda setiap kapal. Biro Klasifikasi Indonesia dan Syahbandar (*Marine Inspector*) menentukan periode-periode pengedokan kapal/perbaikan kapal di atas *dock*, yang semuanya tergantung dari umur kapal, jenis bahan

yang dipakai sebagai badan kapal, keadaan (kebutuhan kapal untuk keperluan membersihkan badan kapal dibawah garis air, memeriksa kerusakan-kerusakan, memperbaiki kerusakan-kerusakan serta mencat badan kapal dibawah garis air maka dapat digunakan beberapa jenis *dock* yaitu *Dock Kolam (Graving dock/Dry dock)*, *Dock Apung (Floating dock)*, *Dock Tarik (Slipway dock)* dan *Dock Angkat (Synchrholift)*.

Pengedokan kapal pada dasarnya bertujuan untuk memperbaiki atau mereparasi badan kapal yang berada di bawah garis air. Persiapan pengedokan dilakukan bersama antara *crew* kapal dengan pihak galangan (bidang sarana laut) agar pengedokan berjalan dengan baik. Sebelum pengedokan berlangsung, terlebih dahulu pemilik kapal memberikan data utama kapal yang diperlukan pihak galangan kapal seperti gambar *docking plan* yang akan digunakan untuk mengatur posisi *keel* dan *side block* yang menyesuaikan bentuk badan kapal. Selain itu juga data mengenai berat kapal kosong (LWT) dan ukuran utama kapal agar dapat disesuaikan dengan kemampuan atau kapasitas *dock* sendiri. Setelah data kapal yang benar didapat kemudian pihak galangan mengarsip data tersebut bertujuan apabila kapal tersebut melakukan pengedokan kembali maka persiapannya dapat dilakukan dengan cepat karena data kapal sudah ada.

Menurut Soeharto dan Soejitno (1996) *Docking repair* adalah mereparasi ataupun merawat bagian-bagian kapal yang berada dibawah garis air. Pekerjaan tersebut meliputi Pergantian pelat, Pergantian *zinc anode*, Reparasi *propeller* dan pelepasan poros, Pembersihan dan pengecatan pelat dibawah garis air.

Dari pengertian pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa *docking* adalah proses pemindahan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas pendukung *dock* atau pengedokan untuk mereparasi ataupun merawat bagian-bagian kapal.

2.1.4 Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Wahyu Dwi Kurniawan dan Periyanto (2018), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

Menurut Gianto dkk (2000:65), Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut pasal 1 angka 36 UUP (Undang-Undang Pelayaran), Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian kapal menurut Suranto (2004:7), mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu :

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang di gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah”

Sedangkan menurut Suyono (2005:15), mendefinisikan secara lebih singkat, yaitu :

“Kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut “

Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut.

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian kapal yaitu kendaraan air/alat transportasi laut yang

mengapung digunakan di perairan laut dengan menggunakan mesin atau tidak sebagai alat penggerak. Kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di perairan laut.

2.1.5 *Marine Inspector*

Secara umum, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa kapal yang ditunjuk oleh menteri. Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal atau *Marine Inspector* (MI) menjadi garda terdepan dalam hal penyelenggaraan dan terciptanya keselamatan pelayaran khususnya dalam melakukan pemeriksaan kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016, *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal dengan kualifikasi Asisten *Marine Inspector* yang telah dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Asisten *Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang telah mengikuti dan lulus pendidikan Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal yang telah diangkat oleh Menteri namun belum dikukuhkan oleh Direktur Jendral. Adapun persyaratan untuk menjadi Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal harus memenuhi paling sedikit yaitu harus memiliki pengalaman paling sedikit 3 (tiga) tahun bekerja diatas kapal sebagai perwira *deck* atau mesin senior (*manajerial level*), harus memiliki pengalaman kerja ditempat kerja yang sesuai dengan kapasitas kompetensinya selama paling sedikit 3 (tiga) tahun,

dan harus memiliki pengetahuan praktis dan teoritis tentang kapal; pengoperasian kapal dan instrumen peraturan perundang-undangan nasional dan internasional tentang perkapalan. Persyaratan yang harus dipenuhi untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan pejabat pemeriksaan keselamatan kapal antara lain mendapat usulan dari kepala kantor ditempat calon Pejabat Pemeriksaan Keselamatan Kapal bertugas, sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan surat keterangan sehat oleh dokter/rumah sakit Pemerintah yang ditunjuk, surat keterangan dokter bahwa tidak buta warna, Pegawai Negeri Sipil atau Aparatur Sipil Negara pada Direktorat Jendral dengan masa kerja paling sedikit 2 (dua) tahun, berijazah minimal ANT II/ATT II atau S1 teknis (Perkapalan atau yang sederajat) dengan pengalaman kerja paling sedikit selama 3 (tiga) tahun, memiliki kepangkatan minimal Penata Muda (III/a) pada saat pengusulan, dan mampu berbahasa Inggris aktif atau memiliki nilai TOEFL paling sedikit 450 (empat ratus lima puluh) atau penilaian lain yang setara dengan dibuktikan dengan sertifikat yang berlaku tidak lebih dari 6 (enam) bulan sejak tanggal terbit dihitung hingga saat pengusulan. Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan nota dinas pemeriksaan dan pengujian, serta penerbitan sertifikat keselamatan kapal oleh *Marine Inspector*. (Data Terlampir)

Menurut Capt. Sudiono, masalah keselamatan pelayaran dan kelaiklautan kapal harus menjadi fokus bagi *Marine Inspector* dan

Asisten *Marine Inspector* sebagai pejabat pemeriksa keselamatan kapal di Indonesia. Hal ini dikarenakan masalah keselamatan pelayaran selalu menjadi perhatian semua pihak. Semua pejabat pemeriksa keselamatan kapal atau *Marine Inspector* dan Asisten *Marine Inspector* harus menjadikan kelaiklautan kapal sebagai fokus atau *concern* utama dalam pemeriksaan kapal demi terciptanya keselamatan pelayaran.

Marine Inspector memang tidak terlalu banyak dikenal publik. Padahal, merekalah sejatinya yang menjadi ujung tombak dari aspek *safety of navigation*. *Marine Inspector* merupakan jabatan fungsional, bukan jabatan struktural atau jabatan yang bereselon di Kementerian Perhubungan (Kemhub). Orang ini bekerja sejak kapal mulai dibangun di galangan. Mereka memeriksa konstruksi lambung, perlistrikan dan permesinan kapal, dan lainnya sesuai standar keselamatan yang tercantum di dalam *Safety of Life at Sea* (SOLAS).

2.1.6 Meminimalisir

Secara umum, Meminimalisir adalah memperkecil atau biasa digunakan mengutarakan bahwa sesuatu itu memang tidak dapat dihilangkan atau diselesaikan sepenuhnya tetapi hanya bisa beberapa persen yang bisa terselesaikan.

2.1.7 Kecelakaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kecelakaan adalah perihal celaka, bencana, kemalangan dan kesusahan. Menurut M. Sulaksmo (1997), Kecelakaan adalah suatu kejadian tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur.

Menurut Heinrich (1980), mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia, atau radiasi yang memungkinkan/dapat menyebabkan *injury*.

Menurut *International Labour Office* (1989), Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

Menurut Frank E. Bird dan George L. Germain mendefinisikan kecelakaan kapal sebagai suatu kejadian tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan properti, ataupun kerugian proses kerja sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat, atau struktur.

Menurut OHSAS (180001:2007), *incident* didefinisikan sebagai kejadian yang terkait pekerjaan, dimana suatu cidera, sakit (terlepas dari tingkat keparahannya), atau kematian terjadi, atau mungkin dapat terjadi. Dalam hal ini, yang dimaksud sakit adalah kondisi kelainan fisik atau mental yang teridentifikasi berasal dari dan/atau bertambah buruk karena kegiatan kerja dan/atau situasi yang terkait pekerjaan.

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian kecelakaan adalah suatu kejadian yang terjadi tidak terencana dan tidak terkontrol yang disebabkan manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang dapat mengganggu dan mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

2.1.8 *Research Gap*

Secara Umum, *research gap* merupakan perbedaan hasil penelitian antara peneliti-peneliti terdahulu terhadap hipotesis yang dijadikan obyek penelitian. *Research gap* dapat diartikan juga sebagai celah-celah atau senjang penelitian yang dapat dimasuki oleh seorang peneliti berdasarkan pengalaman atau temuan peneliti-peneliti terdahulu.

Berikut merupakan *research gap* dari peneliti-peneliti terdahulu yang berkaitan dengan skripsi penulis:

Tabel 2.1 *Research Gap*
Sumber: Hasil Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Masalah
Aisyah Aulia Nabilla	Kegiatan <i>Docking</i> dan Reparasi Kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia	<p>1. Proses <i>docking</i> dan <i>undocking</i> kapal di <i>slipway</i>, <i>launching way</i> dan <i>floating dock</i> PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p> <p>2. Fasilitas <i>docking-undocking</i> yang lebih efisien dan efektif antara <i>slipway</i>, <i>launching way</i> dan <i>floating dock</i> di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p> <p>3. Proses reparasi kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia</p>

Tabel 2.1 Research Gap
Sumber: Hasil Penelitian Terdahulu

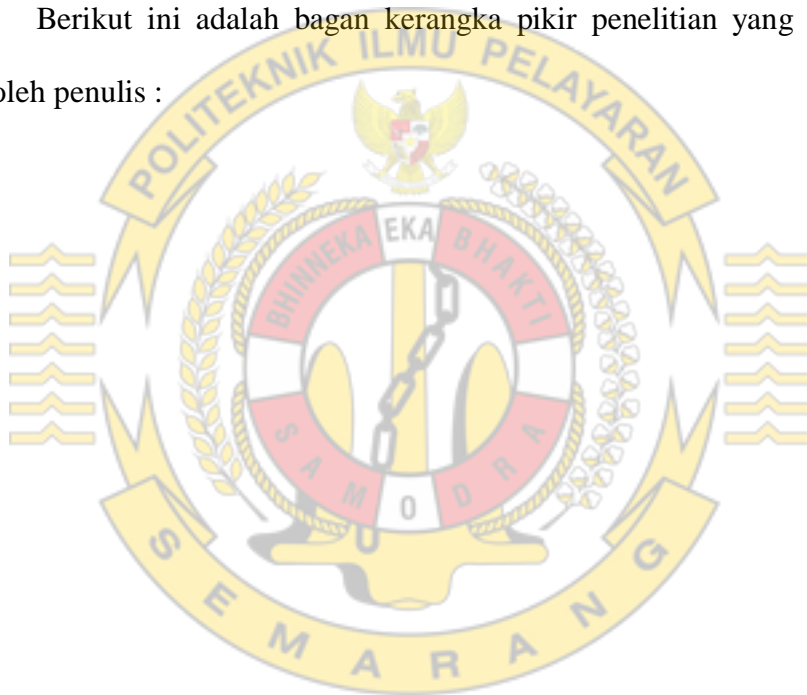
Nama Peneliti	Judul Penelitian	Masalah
Danang	Proses Olah	1. Persiapan yang
Farhan	Gerak <i>Docking</i>	dilakukan sebelum
Nurbiyanto	dan <i>Undocking</i>	melaksanakan olah
	Kapal di PT.	gerak kapal saat <i>docking</i>
	Janata Marina	dan <i>undocking</i> di PT.
	Indah Semarang	Janata Marina Indah
		Semarang
		2. Proses olah gerak kapal
		saat <i>docking</i> dan
		<i>undocking</i> di PT. Janata
		Marina Indah Semarang

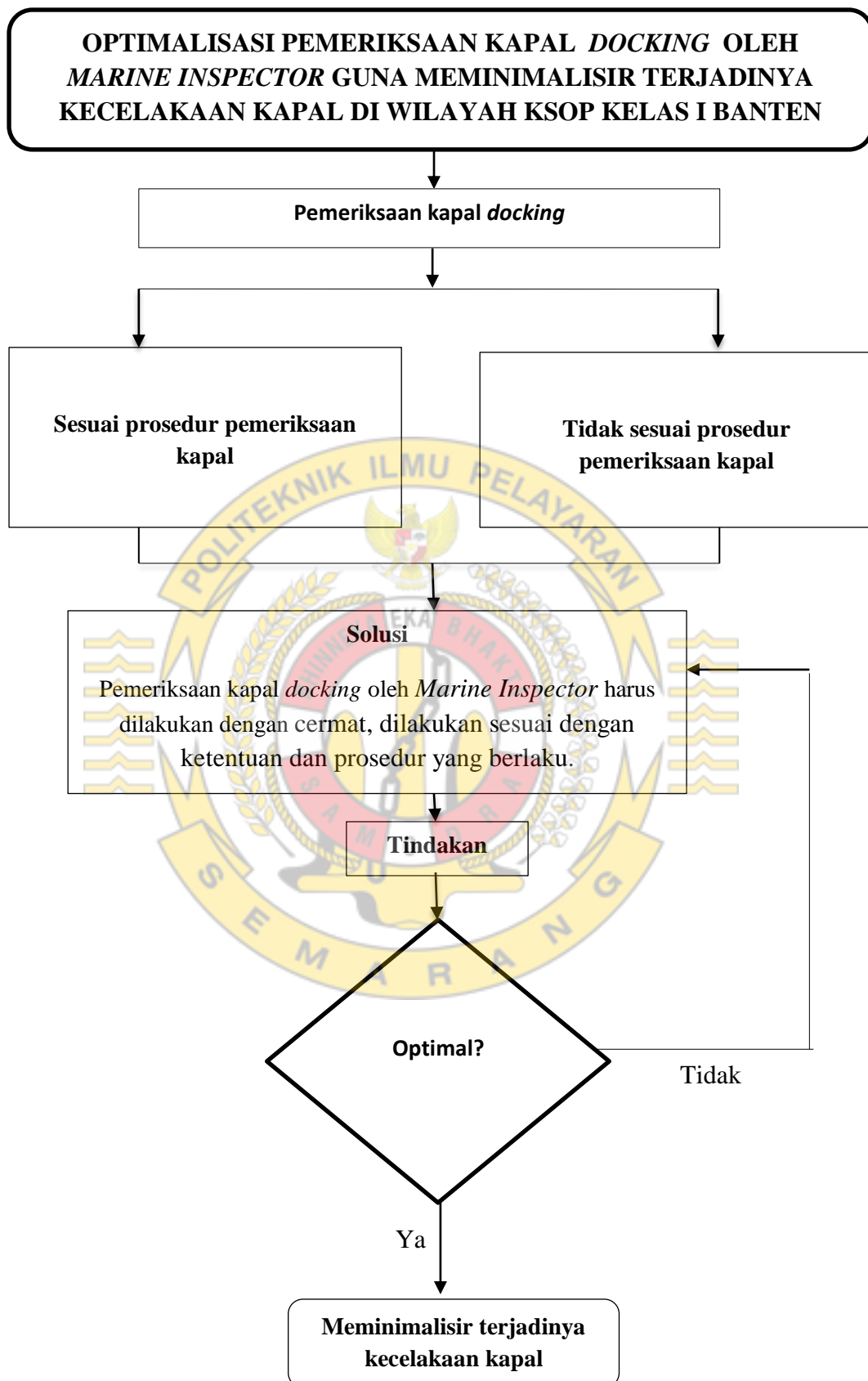
2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian adalah bagan dari suatu alur pemikiran yang dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematis. Kerangka pikir ini digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diangkat oleh penulis. Bisa juga diartikan sebagai mengalirkan jalan pikiran menurut kerangka logis yang relevan untuk menjawab penyebab terjadinya masalah. Untuk membuktikan kecermatan penelitian, dasar dari teori tersebut perlu diperkuat hasil-hasil penelitian terdahulu yang relevan. Setiap

bagian atau kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan teori-teori relevan agar permasalahan dalam penelitian tersebut dapat terpecahkan. Untuk memudahkan pemahaman penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dilengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut.

Berikut ini adalah bagan kerangka pikir penelitian yang digambarkan oleh penulis :





Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian Yang Digunakan

Secara umum, metode penelitian adalah seperangkat aturan, kegiatan, dan prosedur yang digunakan oleh para pelaku disiplin. Metodologi juga merupakan analisis teoritis metode. Penelitian adalah penyelidikan yang sistematis untuk meningkatkan jumlah pengetahuan, juga merupakan upaya sistematis dan terorganisir untuk menyelidiki masalah tertentu yang memerlukan jawaban.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), metode penelitian adalah cara mencari kebenaran dan asas-asas gejala alam, masyarakat, atau kemanusiaan berdasarkan disiplin ilmu yang bersangkutan.

Menurut Sugiyono (2017:2), metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

Menurut Subagyo (2015), metode penelitian merupakan suatu cara atau jalan untuk memperoleh kembali pemecahan terhadap segala permasalahan.

Dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kualitatif oleh Albi Anggito dan Johan Setiawan (2018:8), metode kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dimana peneliti adalah sebagai *instrument* kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowbaal*,

teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kualitatif adalah salah satu jenis penelitian yang telah mengutamakan sebagai ungkapan deskripsi atau dalam membangun paradigma pada penelitian sosial.

Menurut Saryono (2010), penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif.

Menurut Sugiyono (2011), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *post positivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Menurut Sugiyono dalam Metode Penelitian (2017:35), metode penelitian deskriptif ini dilakukan untuk mengetahui keberadaan variable mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri atau variabel bebas) tanpa membuat perbandingan variabel itu sendiri dan mencari hubungan dengan variabel lain.

Dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mendeskripsikan peristiwa yang terjadi berdasarkan dokumen, gambar, dan menganalisis data-data yang benar-benar ada sehingga dapat dijadikan sebagai sumber penelitian tanpa menggunakan perhitungan angka atau penjumlahan. Ciri-ciri penelitian kualitatif yaitu penelitiannya diambil dari data hasil wawancara atau penelitian. Desain penelitiannya bersifat lentur dan terbuka, data yang diambil dari data alami (*natural setting*), proses lebih penting dari pada hasil yang diperoleh, analisis data dilakukan setelah data terkumpul, pengumpulan data secara deskriptif ditulis dalam bentuk laporan data berupa kata-kata dan gambar tetapi tidak merupakan angka. Metode penelitian yang tepat dan benar semakin dirasakan pentingnya bagi keberhasilan suatu penelitian. Salah satu hal yang penting dalam setiap penelitian adalah perumusan metode penelitian. Melalui metode penelitian tergambar secara jelas cara penelitian tersebut dilaksanakan yang disusun dan tertata secara sistematis. Selain itu, melalui metode, dapat dilihat landasan teori tentang rancangan penelitian.

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam pembahasan masalah adalah kualitatif yang dapat menghasilkan data deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti atau gambaran tentang fakta-fakta yang ada di lapangan.

3.2 Waktu dan Tempat Penelitian

Dalam proses penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian ini pada saat melaksanakan praktek darat (prada) di KSOP Kelas I Banten yang beralamatkan di Jalan Yos Sudarso No.102, Link. Babakanseri, Pulomerak, Kota Cilegon, Banten, 42439 terhitung dari tanggal 12 Februari 2019 sampai dengan tanggal 26 Mei 2019.

3.3 Sumber Data

Pada penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan berbagai macam data yang bersifat kualitatif. Data tersebut berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah oleh organisasi atau perorangan, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh suatu organisasi atau perorangan yang sudah berbentuk publikasi. Data primer diperoleh selama penelitian dan data sekunder didapatkan dari hasil studi pustaka, perbandingan dengan studi terdahulu dan lain-lain.

Menurut Nasehudin dan Gozali (2012), Dalam pelaksanaan suatu penelitian maka hal yang perlu diperhatikan adalah ketersediaan data-data yang diperlukan untuk menyelesaikan suatu rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya. Data-data yang dibutuhkan tersebut kemudian dikumpulkan dan akan diolah agar dapat menghasilkan suatu kesimpulan dalam penelitian.

Penelitian ini menggunakan dua sumber data yaitu sebagai berikut :

3.3.1 Data Primer

Menurut buku dasar Metode Penelitian oleh Sandu Siyoto dan Muhammad Ali Sodik (2015:28), data primer adalah data dalam bentuk verbal atau kata-kata yang diucapkan secara lisan, gerak-gerik atau perilaku yang dilakukan oleh subjek yang dapat dipercaya, dalam hal ini adalah subjek penelitian (informan) yang berkenaan dengan variabel yang diteliti. Diperoleh dari sumber data, dengan cara melakukan observasi dan/atau pengamatan kejadian-kejadian yang berhubungan langsung dengan objek yang diteliti tentang kegiatan di lapangan atau kegiatan operasional serta dari hasil wawancara dengan pihak terkait.

3.3.2 Data Sekunder

Secara Umum, data sekunder adalah data yang didapatkan dari studi-studi sebelumnya. Data sekunder dikumpulkan melalui sumber-sumber seperti jurnal, laporan, buku, internet dan lain-lain yang mendukung data primer yang ada kaitannya dengan penulisan skripsi ini.

Menurut Sugiyono (2012), data sekunder adalah data yang sumber yang tidak langsung, misalnya lewat orang atau lewat dokumen yang memberikan data kepada pengumpul data.

Menurut Purwanto dan Sulistyatuti (2007:20), Data Sekunder adalah data yang diperoleh melalui orang lain/dokumen. Sumber data

sekunder digunakan untuk mendukung informasi yang didapatkan dari sumber data primer yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, laporan-laporan kegiatan.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Data menjadi sangat penting bagi diperolehnya jawaban yang benar atas masalah yang diteliti. Untuk memperoleh jawaban yang benar, diperlukan data yang benar. Dan untuk memperoleh data yang benar diperlukan metode pengumpulan data yang benar.

Menurut Sugiyono (2016:224), metode pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam sebuah penelitian, sebab tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data yang akurat, sehingga tanpa mengetahui teknik pengumpulan data peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan.

Menurut Gulo (2002:110), metode pengumpulan data berupa suatu pernyataan (statement) tentang sifat, keadaan, kegiatan tertentu dan sejenisnya. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

Di dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan beberapa metode pengumpulan data antara lain :

3.4.1 Observasi

Menurut Fenti Hikmawati (2017:80), observasi merupakan salah satu upaya peneliti berupa pengamatan perilaku atau aktivitas yang

terjadi untuk mendapatkan informasi yang diperlukan dalam penelitian melalui pemilihan, pengubahan, pencatatan, pengode, rangkaian perilaku dan suasana dalam rangka tujuan penelitian. Dalam penelitian ini penulis mengadakan pengamatan secara langsung dengan mengikuti proses pemeriksaan kapal *docking* bersama dengan *Marine Inspector*.

3.4.2 Wawancara

Menurut Fenti Hikmawati (2017:83), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Dalam melaksanakan penelitian, peneliti melakukan wawancara dengan mengadakan tanya jawab dan diskusi tentang objek penelitian dengan pihak perusahaan yang bersangkutan yang dapat dijadikan sumber yang dianggap mampu dan berkompeten dalam menangani bidang-bidang pekerjaan yang berkaitan dengan objek penelitian. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten.

3.4.3 Studi Dokumentasi

Menurut Fenti Hikmawati (2017:42), dokumentasi berasal dari kata dokumen yang artinya barang-barang tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, undang-undang, notulen rapat, buku agenda dan lain sebagainya. Data ini didapat penulis

sewaktu penulis melaksanakan praktek darat (prada) di KSOP Kelas I Banten.

3.4.4 Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2012:108), studi kepustakaan adalah kajian teoritis, referensi serta literatur ilmiah lainnya yang berkaitan dengan budaya, nilai dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti.

Metode kepustakaan digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data dengan jalan mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti, hal tersebut juga sebagai pelengkap dan apabila terdapat kesulitan dalam pemecahan-pemecahan masalah dalam penelitian. Untuk mengumpulkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan data dari bahan-bahan tertulis yang relevan dengan penelitian seperti buku-buku, catatan perkuliahan, dokumen-dokumen, dan sebagainya. Studi pustaka dilaksanakan di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Perpustakaan Daerah Semarang yang diharapkan mampu mendapatkan informasi-informasi yang mendukung dan berhubungan dengan pokok permasalahan. Penulis juga memanfaatkan referensi dari *website* yang diharapkan mampu membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.

3.5 Teknik Analisa Data

Kegiatan yang memerlukan perhatian khusus bagi seorang peneliti baik selama di lapangan maupun sesudah data terkumpul adalah analisis data.

Menurut Afifuddin dan Saebeni (2012:47), data dan informasi yang diperoleh dari proses pengumpulan data selanjutnya dianalisis dengan menggunakan prosedur yang tepat sesuai dengan jenis data dan rancangan yang telah dirumuskan dalam desain penelitian.

Menurut Sugiyono (2016:147), analisis data adalah kegiatan setelah data dari seluruh responden atau data lain terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan melakukan perhitungan untuk hipotesis yang telah diajukan. Analisis deskriptif kualitatif dilakukan dengan memberikan ulasan atau interpretasi terhadap data yang diperoleh sehingga menjadi lebih jelas dan bermakna dibandingkan dengan sekedar angka-angka. Dalam penelitian ini digunakan teknik analisis data deskriptif kualitatif dan dianalisis secara kualitatif serta diuraikan dalam bentuk deskriptif.

Langkah-langkahnya adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

3.5.1 Reduksi Data

Reduksi data pada mulanya diidentifikasi dengan satuan yaitu bagian terkecil yang ditemukan dalam data yang memiliki makna bila dikaitkan dengan fokus dan masalah penelitian.

Menurut Miles dan Huberman (1992:16), Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan.

Menurut Sugiyono (2007:15), Reduksi data adalah analisis data yang dilakukan dengan memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dan dicari tema serta polanya.

Reduksi data berlangsung terus-menerus selama penelitian. Prosesnya dimulai dengan melakukan wawancara mendalam dengan informan kunci, yaitu seseorang yang benar-benar memahami dan mengetahui objek penelitian. Setelah melakukan wawancara, analisis data dimulai dengan membuat transkrip hasil wawancara dengan cara memutar kembali rekaman hasil wawancara, mendengarkan dengan seksama, kemudian menuliskan kata-kata yang didengar sesuai dengan apa yang ada di rekaman tersebut. Setelah peneliti menulis hasil wawancara tersebut ke dalam transkrip, selanjutnya peneliti harus kembali membaca dengan cermat untuk kemudian dilakukan reduksi data. Peneliti membuat reduksi data dengan cara membuat abstraksi, yaitu mengambil dan mencatat informasi-informasi yang

bermanfaat sesuai dengan konteks penelitian yang relevan atau mengabaikan kata-kata yang tidak perlu sehingga didapatkan inti kalimatnya saja, tetapi bahasanya sesuai dengan bahasa informan tanpa merubah atau menambahinya. Data yang direduksi merupakan seluruh data mengenai permasalahan penelitian.

3.5.2 Penyajian Data

Penyajian data merupakan salah satu kegiatan dalam pembuatan laporan hasil penelitian yang telah dilakukan agar dapat dipahami dan dapat dianalisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Penyajian data harus sederhana dan jelas agar mudah untuk dipahami. Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan simpulan dan pengambilan tindakan.

Menurut Riduwan (2003:59), Penyajian data adalah data populasi atau sampel yang sudah terkumpul dengan baik, apabila digunakan untuk keperluan informasi, laporan atau analisis lanjutan hendaknya diatur, disusun dan disajikan dalam bentuk yang jelas, rapi serta komunikatif dengan cara menampilkan atau menyajikan data yang lebih menarik publik.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa penyajian data merupakan sekumpulan informasi tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3.5.3 Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan berasal dari fakta-fakta atau hubungan yang logis. Kesimpulan adalah berisi pembahasan tentang kesimpulan semata. Dari hasil penelitian yang tidak memerlukan hipotesis, maka kesimpulan merupakan uraian tentang jawaban penulis atas pertanyaan yang diajukan pada bab pendahuluan.

Penarikan kesimpulan merupakan kegiatan akhir dari analisis data. berupa kegiatan interpretasi, yaitu menemukan makna data yang disajikan. Penarikan kesimpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung. Antara penyajian data dan penarikan kesimpulan terdapat aktivitas analisis data yang ada. Dalam pengertian ini analisis data kualitatif merupakan upaya berlanjut, berulang dan terus menerus. Penarikan kesimpulan dalam melakukan penelitian ilmiah merupakan intisari dari hasil eksperimen dan pernyataan mengenai hubungan hasil eksperimen Masalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi menjadi gambaran keberhasilan secara beruntun sebagai rangkaian kegiatan analisis yang terkait. Selanjutnya data yang telah dianalisis dijelaskan dan dimaknai dalam bentuk kata-kata untuk mendeskripsikan fakta yang ada di lapangan. Pemaknaan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang kemudian diambil intisarinya. Penarikan suatu kesimpulan diambil setelah semuanya dianggap

selesai. Simpulan menjawab apakah tujuan dari penelitian tercapai atau tidak. Memberikan saran apa yang sesuai dengan apa yang kita simpulkan.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum KSOP Kelas I Banten

4.1.1 Sejarah Singkat KSOP Kelas I Banten

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 62 Tahun 2002, Kantor Administrator Pelabuhan Kelas I Banten dinaikkan kelasnya yang semula kelas III menjadi kelas II. Kemudian disempurnakan lagi dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 17 Tahun 2004 yang mana semula kelas II. Menjadi Kantor Administrator Pelabuhan Kelas I Banten sampai sekarang.

Berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan, Nomor: PM 36 Tahun 2012 Tentang perubahan nama Kantor Administrator Pelabuhan Kelas I Banten menjadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten.

4.1.2 Profil KSOP Kelas I Banten

4.1.2.1 Letak

Kantor KSOP Kelas I Banten hadir sebagai regulator di Pelabuhan Banten yang bernaung pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) setingkat eselon II, untuk menjamin terselenggaranya

kegiatan kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran sebagai bagian dari fungsi KSOP Kelas I Banten itu sendiri. Kantor KSOP Kelas I Banten beralamatkan di Jalan Yos Sudarso No.102, Link. Babakanseri, Pulomerak, Kota Cilegon, Banten, 42439.



Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas I Banten

Sumber: Dokumen Pribadi

4.1.2.2 Visi dan Misi

Kantor KSOP Kelas I Banten memiliki visi dan misi sebagai berikut:

4.1.2.2.1 Visi:

Terciptanya pelayanan prima untuk mendukung kelancaran transportasi laut di pelabuhan Banten sebagai tulang punggung kehidupan perekonomian di Provinsi Banten.

4.1.2.2.2 Misi:

1. Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisiensi yang memenuhi standar nasional dan internasional.
2. Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisiensi yang memenuhi standar nasional dan internasional.
3. Meningkatkan pengawasan kegiatan operasional di lingkungan pelabuhan.

4.1.2.3 Tugas dan Fungsi

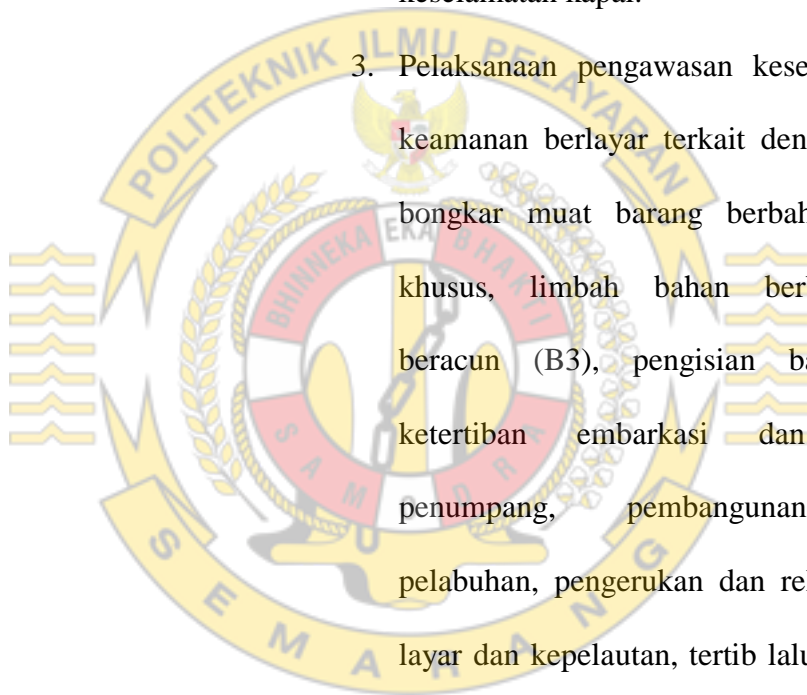
Kantor KSOP Kelas I Banten memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut:

4.1.2.3.1 Tugas:

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

4.1.2.3.2 Fungsi:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan berlayar terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta SPB.
4. Pelaksanaan pemeriksaan keselamatan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan



maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
6. Pelaksanaan penyusunan RIP DLKr/DLKp, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.
7. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.
8. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP.
10. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan,

keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.

11. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta SBNP.

4.1.3 Struktur Organisasi KSOP Kelas I Banten

Setiap organisasi harus mempunyai struktur organisasi yang baik agar koordinasi dan tata kerja dapat tergambar dengan jelas, sehingga dapat berfungsi dengan maksimal.

Didalam sebuah organisasi perlu adanya struktur organisasi menunjukan bahwa adanya pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan-kegiatan berbeda yang dikordinasikan.

Pada saat melakukan penelitian, penulis ditempatkan di bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal khususnya di seksi Sertifikasi Kapal pada bagian *Marine Inspector*. *Marine Inspector* memiliki 3 (Tiga) bagian yaitu: *Marine Inspector Nautis*, *Marine Inspector Radio*, serta *Marine Inspector Teknis*.

Menurut penelitian yang penulis amati, bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal mempunyai beberapa tugas yaitu melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan, keselamatan

kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal, serta penetapan status hukum kapal. Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, terdiri atas :

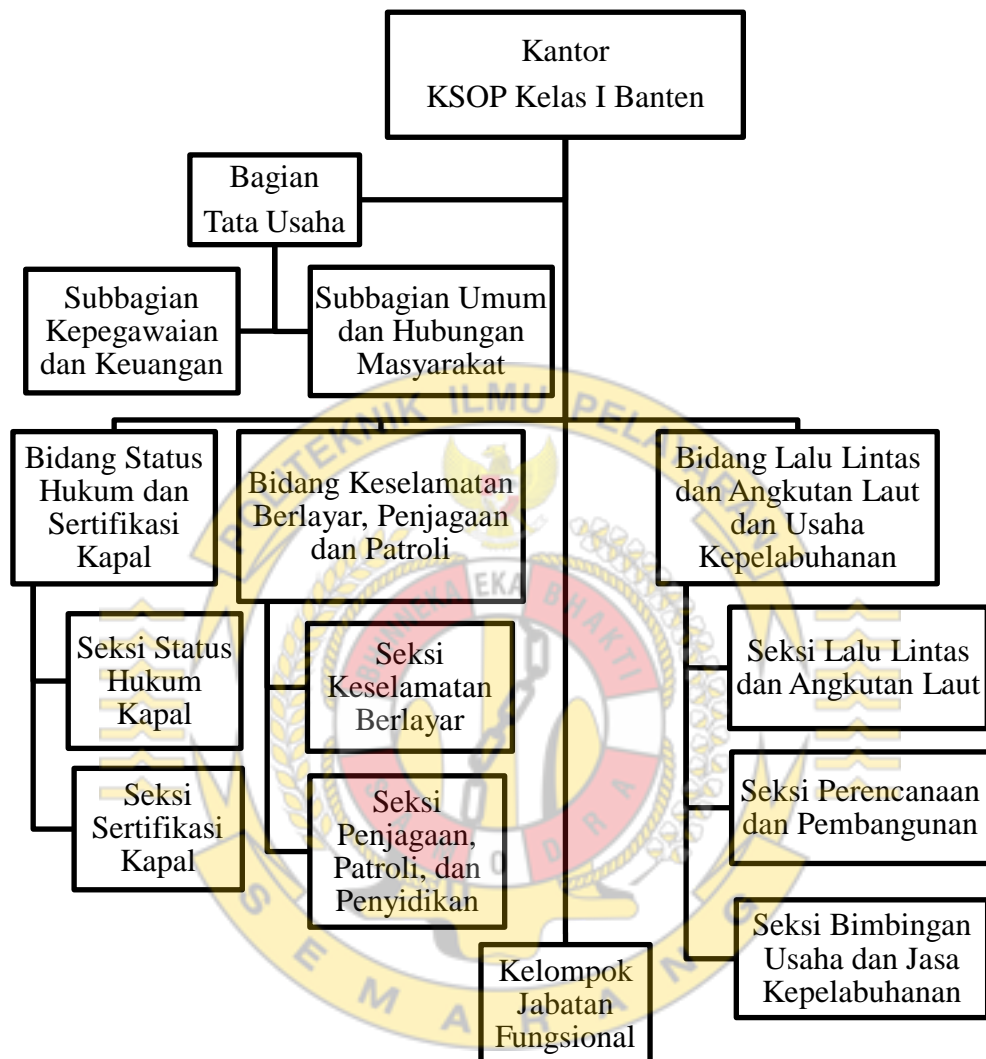
4.1.3.1 Seksi Status Hukum Kapal

Menurut penelitian yang penulis amati, pada Seksi Status Hukum Kapal tugas yang dilakukan yaitu melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar.

4.1.3.2 Seksi Sertifikasi Kapal

Menurut penelitian yang penulis amati, pada Seksi Sertifikasi Kapal tugas yang dilakukan yaitu melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

Berikut ini adalah struktur organisasi pada KSOP Kelas I Banten:



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas I Banten

Sumber: Kantor KSOP Kelas I Banten

4.2 Analisa Masalah

Dalam bagian analisa masalah ini peneliti menjelaskan tentang prosedur pemeriksaan kapal yang sesuai dengan prosedur dan dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak

optimal. Analisa masalah bertujuan untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang telah disusun, yaitu tentang bagaimana prosedur pemeriksaan kapal yang benar dan sesuai prosedur dan dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal.

Berdasarkan hasil pengamatan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat (Prada) di KSOP Kelas I Banten di Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal khususnya di Seksi Sertifikasi Kapal pada bagian *Marine Inspector* sebagai *Cadet* yang mempunyai tugas untuk membantu tugas dari *Marine Inspector* dalam melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

Peneliti melakukan kegiatan observasi yaitu peneliti ikut melakukan pemeriksaan kapal *docking* dengan *Marine Inspector* bersama dengan 3 (Tiga) *Marine Inspector* yaitu 1 (satu) *Marine Inspector* Nautis, 1 (satu) *Marine Inspector* Radio, serta 1 (satu) *Marine Inspector* Teknis. Pemeriksaan yang dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada didalam buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada tanggal 12 Februari 2019 sampai dengan tanggal 26 Mei 2019, adapun analisa masalah sebagai berikut:

4.2.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai

Pemeriksaan kapal *docking* adalah suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai adalah sebagai berikut :

4.2.1.1 *Marine Inspector Nautis*

1. Pemeriksaan lambung kapal bagian luar
2. Pemeriksaan lambung bagian dalam, pemeriksaan kemudi kapal, dan melakukan uji tekan dan uji efisiensi kapal.
3. Pemeriksaan perlengkapan navigasi
4. Pemeriksaan perlengkapan keselamatan
5. Pemeriksaan pencegahan kebakaran

4.2.1.2 *Marine Inspector Radio*

1. Pemeriksaan instalasi Radio konvensional non GMDSS
2. Pemeriksaan instalasi Radio konvensional GMDSS

4.2.1.3 *Marine Inspector* Teknis

1. Pemeriksaan peralatan di ruang mesin
2. Pemeriksaan instalasi listrik

4.2.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Dampak yang timbul jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* tidak optimal yaitu kapal akan berkemungkinan besar mengalami kecelakaan karena kapal yang seharusnya tidak laiklaut tetapi sudah digunakan untuk berlayar. Sebagai pejabat pemeriksaan kapal yang telah ditunjuk, *Marine Inspector* harus melaksanakan pemeriksaan kapal *docking* tersebut dengan optimal sesuai dengan prosedur serta memastikan bahwa kapal-kapal yang diperiksa itu laiklaut dan memenuhi persyaratan yang berlaku. Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah optimal maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Hal ini harus selalu diperhatikan dengan teliti oleh para *Marine Inspector* agar terciptanya keselamatan pelayaran di wilayah KSOP Kelas I Banten.

4.3 Pembahasan Masalah

Berdasarkan permasalahan dan fakta-fakta yang telah diuraikan penulis dalam analisa masalah diatas sehingga dapat diketahui prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai dengan prosedur yaitu sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan

transportasi laut dan dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal yaitu:

4.3.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang dilakukan oleh *Marine Inspector* sesuai dengan buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.

Pada bagian *Marine Inspector* Nautis yaitu memeriksa secara keseluruhan yang berkaitan dengan nautis dari lambung kapal, alat navigasi, perlengkapan keselamatan, serta perlengkapan pencegahan kebakaran. Pada bagian *Marine Inspector* Radio yaitu memeriksa secara keseluruhan yang berkaitan dengan radio yaitu instalasi radio konvensional non GMDSS dan instalasi radio GMDSS. Sedangkan, pada bagian *Marine Inspector* Teknis yaitu memeriksa secara keseluruhan yang berkaitan dengan mesin dari mesin induk hingga mesin bantu serta pipa-pipa didalamnya. (Foto Terlampir)

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang sesuai adalah sebagai berikut :

4.3.1.1 *Marine Inspector* Nautis

1. Pemeriksaan Lambung Kapal Bagian Luar

Melakukan pemeriksaan *external* pada kulit dan plat *deck* yang mudah berkarat, rusak dan perubahan bentuk.

Kapal tradisional yang lebih dari sepuluh tahun, sejumlah lapisan paling bawah cukup diangkat untuk diperiksa. Pemeriksaan *external* terdiri dari alat-alat penutup untuk jalan menuju palka dan selubung mesin, alat-alat pada penutup ventilator, alat-alat penutup pada pipa udara di atas *deck* terbuka, lubang pembebasan, dan tingkap-tingkap sisi.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Lambung Kapal Bagian Luar
Sumber : Dokumen Pribadi

2. Pemeriksaan Lambung Bagian Dalam

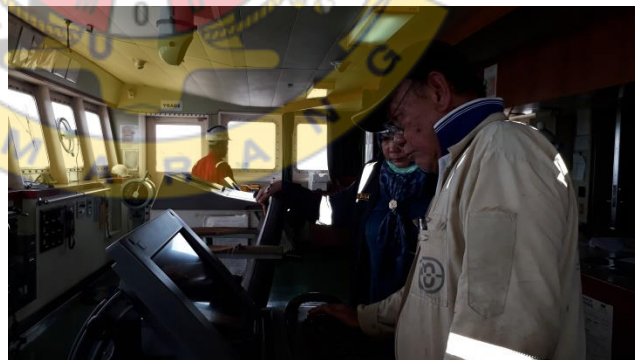
Melakukan pemeriksaan *internal* lambung kapal dan tanki yang menimbulkan karat; kerusakan dan perubahan bentuk, pemeriksaan *internal* ruang muat; ruang mesin; ruang akomodasi dan tanki.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Lambung Kapal Bagian Dalam
Sumber : Dokumen Pribadi

3. Pemeriksaan Kemudi Kapal

Melakukan pemeriksaan kemudi kapal yaitu kemudi harus diangkat atau dibuka untuk diuji terhadap karat, kerusakan, buat kopling yang longgar dan *bearing* yang bebas berputar, apabila kondisi dalam keadaan baik maka tidak perlu dibuka.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Kemudi Kapal
Sumber : Dokumen Pribadi

4. Melakukan Uji Tekan

Cara pengujiannya yaitu melaksanakan ujian tekan dengan menyemprotkan air dari *pelat tank top* sampai

ujung bagian atas pada pipa udara atau pada geladak *bulk head* yang mana kondisi yang memungkinkan.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Uji Tekan

Sumber : Dokumen Pribadi

5. Uji Efisiensi Kapal

Uji dengan cara membuka atau menutup pintu kedap air, uji dengan cara membuka atau menutup *valve* dan *cock* pada *bulk head* kedap air, uji dengan cara membuka atau menutup pipa *drain valve* dan pembukanya pada bagian samping, uji dengan cara membuka atau menutup tingkap sisi, uji dengan cara membuka atau menutup *sky light* pada kamar mesin dan palka kedap air, uji pengoperasian alarm dan uji buka tutup petunjuk pintu kedap air.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Uji Efisiensi Kapal

Sumber : Dokumen Pribadi

6. Pemeriksaan Perlengkapan Navigasi

Melakukan pemeriksaan navigasi seperti: Kompas utama/magnet (*Standart compass/magnetic compass*), *Azimuth Circle*, *International code of signal*, *Transmitting heading device*, Informasi haluan kepada posisi pengemudian darurat, Pesawat penerima untuk sistem navigasi satelit *global* atau sistem radio komunikasi (GPS), Kompas Gyro (*Gyro Compass*), Radar, Arpa, *Echo Sounder*, Alat penentuan kecepatan dan jarak pada kapal (*ship speed and distance measuring device*), Radar Reflektor, *Automatic*

Identification System (AIS), Voyage data recorder (VDR), Maritime evacuation system (MES), Sound reception system, Ship security alert system (SSAS), Integrated bridge system (IBS) Telepon ke ruang mesin kemudi, Lampu-lampu navigasi, gong, suling, bola-bola hitam dan belah ketupat warna hitam.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Perlengkapan Navigasi
Sumber : Dokumen Pribadi

4. Pemeriksaan Perlengkapan Keselamatan

Melakukan pemeriksaan perlengkapan keselamatan seperti: Sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Life boat or rescue boat*), Inventaris sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Life boat or rescue boat equipment*), penempatan sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Stowage of life boat or rescue boat*), Perlengkapan peluncuran sekoci penolong atau sekoci penyelamat (*Launching appliance of life boat or rescue boat*), Rakit yang mengambang atau *Inflamable Life*

Raft (ILR), Penempatan ILR (Stowage of ILR), Parasut *rocket*, Pelampung penolong (*Lifebuoys*), Baju Penolong (*Life Jackets*), Baju benam dan baju tahan hangat (*Immersion suits anti exposure suits*), *Radar Transponder* (SART), *Thermal protection aids*, *Tranceiver* radio telepon dua arah, Alarm umum darurat (*general alarm system*), Peralatan pelempar tali (*Line Throwing Appliance*), Alat untuk sistem pemberitahuan umum (*public address system*), Tangga penghubung sekoci (*Embarcation ladder*), dan Sarana pelindung panas (*Thermal Protective Aid*).



Gambar 4.3 Pemeriksaan Perlengkapan Keselamatan
Sumber : Dokumen Pribadi

5. Pemeriksaan Perlengkapan Pencegahan Kebakaran

Melakukan pemeriksaan perlengkapan pencegahan kebakaran (*Fire Protection Arrangement*) seperti: Pintu tahan api (*fire protection doors*), *Dead light*, *Fire*

dampers, Pompa pemadam kebakaran utama (*main fire pump*), Pemadam kebakaran tetap (*Fix Fire Extinguishing System*), Pemadam kebakaran darurat (*emergency fire pump*), *Nozzle*, Selang pemadam kebakaran (*fire hoses*), *waterjet spray*, Kotak penyimpanan: selang pemadam kebakaran dan *nozzle* penyemprot, Alat pemadam kebakaran yang dapat dijinjing (*portable fire extinguisher*), Pemadam tipe busa (*foam fire extinguisher*), Deteksi dan alarm kebakaran (*detection and fire alarm*), Katup-katup penutup cepat tanki bahan bakar (*quick closing valves*), Susunan pemadam kebakaran di kamar penyimpanan cat kapal (*fire protection in paint locker*), Perlengkapan petugas pemadam kebakaran (*fireman out fit*), Lampu-lampu listrik darurat (*emergency electric lighting*), Sambungan darat international (*International shore connection*), Sistem gas inert (*inert gas system*), Peralatan-peralatan pernafasan, *Emergency Escape Breathing Device* (EEBD), Sambungan darat internasional (*International Shore Connection*), Selimut kebakaran (*Fire Blanket*), dan Sistem manual alarm kebakaran.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Perlengkapan Pencegahan Kebakaran

Sumber : Dokumen Pribadi

4.3.1.2 *Marine Inspector Radio*

1. Pemeriksaan Instalasi Radio Konvensional Non GMDSS

Melakukan pemeriksaan instalasi Radio konvensional Non GMDSS seperti : Alarm Otomatis (*Auto Alarm*); Pesawat penerima; Instalasi utama (*Main Instalation*); Instalasi cadangan (*Reserve Instalation*); Instalasi VHF; Navtex *receiver*; Satelit EPIRB; Sumber tenaga; Antena; Alat-alat dan suku cadang (*tools and spare*); Jam (*Clock*); Penerangan di ruang radio (*lighting in radio room*)



Gambar 4.3 Pemeriksaan Instalasi Radio Konvensional
Non GMDSS

Sumber : Dokumen Pribadi

2. Pemeriksaan instalasi Radio konvensional GMDSS

Melakukan pemeriksaan instalasi Radio GMDSS seperti: Instalasi VHF; Instalasi MF; IMMARSAT; Instalasi MF/HF; Navtex receiver ; SART; dan Satelit EPIRB.



Gambar 4.3 Pemeriksaan Instalasi Radio Konvensional
GMDSS

Sumber : Dokumen Pribadi

4.3.1.3 *Marine Inspector* Teknis

1. Pemeriksaan Peralatan Di Ruang Mesin

Melakukan pemeriksaan peralatan di ruang mesin seperti: mesin induk (*main engines*), mesin bantu penggerak generator listrik (*auxillary engines and generator*), ketel-ketel uap (*biller*), mesin-mesin penting lainnya dan bejana tekan (*machinary and preasure vessel*), pipa-pipa, sistem pipa bilga (*bilge lines*), kebersihan dikamar mesin dan diruang kontrol (*ECR cleannedd in E/R*), pagar pelindung (*guard and fenching*), dan jalan penyelamatan (*means of escape*),

2. Pemeriksaan Instalasi Listrik

Melakukan pemeriksaan instalasi listrik seperti: penerangan dikamar mesin (*lighting in E/R*), penerangan diruang akomodasi (*lighting in accomodation space*), penerangan distasiun kontrol ruangan kerja dan ruangan lainnya (*lighting in control station etc*), kabel listrik (*electrical cables*), lampu darurat (*emergency light*), sumber tenaga listrik darurat pada generator (*emergency power source*), peralatan *remote stop* pada motor, alarm untuk *Unmaned Machinery System* (UMS), sumber listrik untuk lampu-lampu navigasi, listrik menuju ruang kemudi

maupun kemudi *electro hydrolic*, dan uji *change over* pada sumber listrik bantu.

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang tidak sesuai adalah sebagai berikut :

1. Marine Inspector Nautis hanya memeriksa pada bagian-bagian kapal tertentu saja. Tidak memeriksa dan melakukan uji tekan dan uji efisiensi kapal.
2. Tidak memeriksa seluruh perlengkapan navigasi yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart perlengkapan navigasi kapal yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.
3. Tidak memeriksa seluruh perlengkapan keselamatan yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart perlengkapan keselamatan yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.
4. Tidak memeriksa seluruh perlengkapan pencegahan kebakaran yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart perlengkapan

pencegahan kebakaran yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.

5. Tidak memeriksa seluruh instalasi radio seperti Radio konvensional non GMDSS dan Radio GMDSS yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart instalasi radio yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.

6. Tidak memeriksa seluruh mesin-mesin kapal seperti induk (main engines), mesin bantu penggerak generator listrik (auxillary engines and generator), ketel-ketel uap (biller), mesin-mesin penting lainnya serta pipa-pipa dan kebersihan dikamar mesin dan diruang kontrol (ECR cleannedd in E/R) kapal yang tertulis di dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut dan tidak memberikan catatan penggantian sparepart mesin kapal yang harus diganti atau ditambahkan agar memenuhi kelaiklautan kapal.

4.3.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Dampak yang dapat terjadi jika pemeriksaan kapal *docking* tidak optimal yaitu kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan sangat berpengaruh pada pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang

docking. Apabila kelaiklautan kapal tidak terpenuhi dengan baik akan berakibat fatal dan akan berdampak buruk pada saat pengoperasian kapal yaitu kapal dalam mengalami kecelakaan atau tubrukan. Contohnya alat navigasi yang sangat penting dalam mengoperasikan kapal tidak berfungsi baik dan tidak laik, maka sangat mengganggu para crew kapal dalam mengoperasikan kapal sehingga mungkin dapat mengakibatkan kecelakaan atau tubrukan. Maka dari itu, seluruh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten berupaya untuk mengoptimalkan proses pemeriksaan kapal *docking* di wilayah KSOP Kelas I Banten dengan maksimal bertujuan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Sebagai pejabat pemeriksaan kapal yang telah ditunjuk, *Marine Inspector* harus melaksanakan pemeriksaan kapal *docking* tersebut dengan optimal sesuai dengan prosedur serta memastikan bahwa kapal-kapal yang diperiksa itu laik laut dan memenuhi persyaratan yang berlaku. Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah optimal maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Pada saat peneliti melakukan pemeriksaan kapal *docking* ditempat *dock*, penulis pernah menemukan kapal yang berkali-kali naik-turun *docking* karena kurang optimalnya kegiatan *docking* kapal tersebut. Walaupun pemeriksaan kapal *docking* tersebut oleh *Marine Inspector* sudah optimal tetapi ternyata pada saat uji berlayar (*sea trial*) belum memenuhi standar kelaiklautan kapal, maka kapal

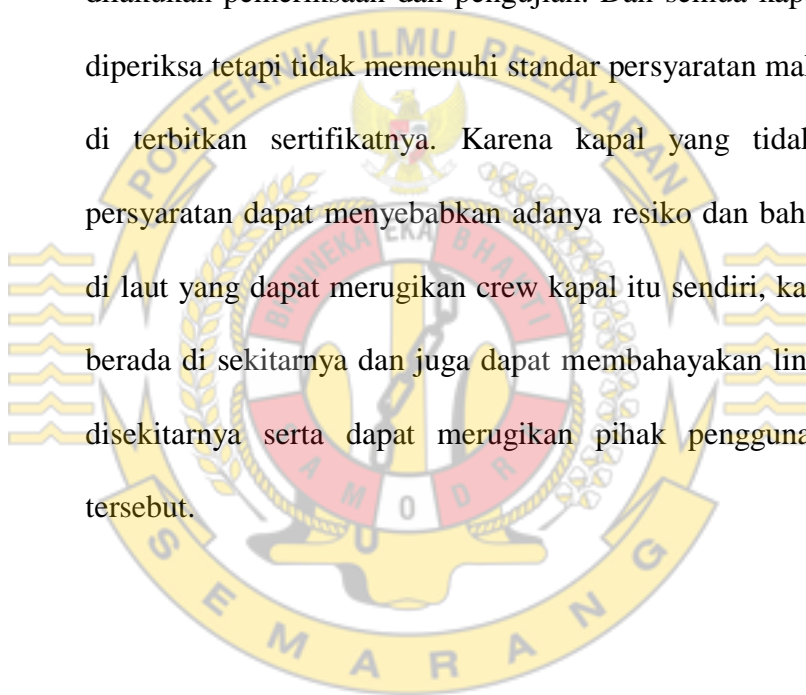
tersebut harus mengulang kembali untuk melakukan *docking*. Hal tersebut wajib dilakukan kembali agar menciptakan angkutan laut yang laik laut sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal di wilayah KSOP Kelas I Banten.

Sudah sering terjadi adanya Tubrukan, Kecelakaan kapal dilaut, yang disebabkan salah satunya oleh rusaknya atau tidak berfungsinya peralatan navigasi di atas kapal, sehingga dapat merugikan kapal lain yang berada di sekitarnya, dan dapat menimbulkan pencemaran dilaut atas tumpahan minyak dari kapal yang mengalami Tubrukan atau Kecelakaan. Di setiap tahunnya pasti ada kapal yang mengalami hal tersebut baik di Indonesia maupun di negara lain. Oleh karena itu untuk mengurangi resiko tersebut harus diadakan Pemeriksaan kapal untuk mengetahui kondisi kapal tersebut.

Pemeriksaan kapal sangat penting karena merupakan suatu syarat untuk dapat menentukan kapal itu laiklaut/ tidak laiklaut. Biasanya kapal di periksa sebelum berangkat/ lepas sandar oleh Marine Inspector. Pihak Marine Inspector saat melakukan pemeriksaan kapal harus berdasarkan aturan yang telah ditetapkan dan menggunakan cara pemeriksaan kapal yang benar. Agar setiap kapal yang telah diperiksa dan dinyatakan laiklaut dapat berlayar dan di gunakan sebagai sarana transportasi laut oleh setiap pengguna jasa, dan yang dinyatakan tidak laiklaut tidak diizinkan untuk berlayar agar dapat menghindari atau mengurangi resiko tubrukan dan kecelakaan kapal

di laut. Karena keselamatan kapal di laut adalah hal nomor 1 (satu) yang sangat penting.

Keselamatan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dan semua kapal yang telah diperiksa tetapi tidak memenuhi standar persyaratan maka tidak akan di terbitkan sertifikatnya. Karena kapal yang tidak memenuhi persyaratan dapat menyebabkan adanya resiko dan bahaya tubrukan di laut yang dapat merugikan crew kapal itu sendiri, kapal lain yang berada di sekitarnya dan juga dapat membahayakan lingkungan laut disekitarnya serta dapat merugikan pihak pengguna jasa kapal tersebut.



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Dari keseluruhan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, maka pada bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan yang dapat ditarik mengenai prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur dan bagaimana dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal. Maka dapat diambil kesimpulan antara lain:

5.1.1 Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur

Prosedur pemeriksaan kapal *docking* yang benar dan sesuai prosedur yaitu sesuai dalam buku saku pemeriksaan kapal dan buku pedoman teknis keselamatan transportasi laut yang disahkan Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang dimiliki dan dijadikan acuan dalam proses pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector*. Seluruh prosedurnya harus dilakukan oleh *Marine Inspector* dengan cermat, sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku agar hasil pemeriksaan kapal *docking* dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal.

5.1.2 Dampak jika pemeriksaan kapal oleh *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Banten tidak optimal

Jika pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* tidak optimal maka kapal bisa mengalami kecelakaan. Karena pemeriksaan kapal *docking* yang dilakukan oleh *Marine Inspector* sangat berpengaruh besar dalam pemenuhan kelaiklautan kapal yang sedang *docking*. Apabila pemeriksaan kapal *docking* oleh *Marine Inspector* sudah dilakukan dengan optimal, cermat, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku, maka dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal karena belum memenuhi syarat kelaiklautan kapal sesuai aturan yang berlaku.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut peneliti akan memberikan saran-saran yang sekiranya akan dapat berguna bagi KSOP Kelas I Banten lebih khususnya para *Marine Inspector* dan para pembaca secara umum, dalam penelitian ini. Adapun saran-saran dari penulis adalah:

5.2.1 Pada saat melakukan pemeriksaan kapal *docking* harus dilakukan dengan benar dan sesuai prosedur. Dalam pengisian data dalam buku pemeriksaan kapal harus ditulis sesuai dengan kenyataannya. Diharapkan kepada seluruh *Marine Inspector* untuk melakukan pemeriksaan dengan cermat dan teliti, agar tidak terjadi kesalahan, kekurangan maupun ketidaksempurnaan dalam hasil pemeriksaan.

Sehingga jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akan ada bukti kuat untuk menyelesaikannya.

- 5.2.2 Perlu meningkatkan kedisiplinan kerja saat melakukan pemeriksaan agar hasil dalam hasil pemeriksaan kapal dapat optimal serta dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal diwilayah KSOP Kelas I Banten.



DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. A. 2014. *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian pada Kaltimgps.Com* di Samarinda, Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis
- Anggito Albi, Johan Setiawan. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak
- Arens, Alvin A et al. 2012. *Auditing And Assurance Services*. Pearson.
- Bird, F.E and Germain. G.L. 1992. *Safety, Health, Environmental, and Quality Management Second Edition*. Georgia: International Risk Control America, Inc
- Depdikbud. 1995. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. 2016. *Buku Pedoman Teknis Keselamatan Transportasi Laut*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. 2016. *Buku Saku Pemeriksaan Kapal*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Gozali, Nasehudin. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: CV Pustaka
- Gulo, W. 2002. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT. Grasindo.Setia
- Heinrich. 1980. *Industrial Accident Prevention*. New York : Mc. Graw Hill Book Company
- Hikmawati Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada
- Hotniar Siringoringo. *Pemograman Linear: Seri Teknik Riset Operasi*. (Yogyakarta: Graha Ilmu,2005). h.4
- <http://blog.docking.id/jenis-dok-kapal/> diakses pada 20 Februari 2020 Jam 17.38 WIB

https://id.m.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran diakses pada 20 Februari 2020 Jam 15.03 WIB

<https://www.google.com/amp/s/mahasiswiekonomitangguh.wordpress.com/2016/04/30/langkah-awal-metodelogi-penelitian/amp/> diakses pada 22 Februari 2020 Jam 14.35 WIB

International Labour Office. 1989. *Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo

Mulyadi. 2002. *Auditing, Edisi Kelima, Cetakan Pertama*. Jakarta: Salemba Empat.

Nabilla, Aisyah Aulia. 2017. *Kegiatan Docking dan Reparasi Kapal di PT. Adi Luhung Saranasegara Indonesia*. Surabaya. Laporan Kerja Praktek. Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Nurbiyanto, Danang Farhan. 2019. *Proses Olah Gerak Docking dan Undocking Kapal di PT. Janata Marina Indah Semarang*. Semarang. Tesis. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

OHSAS. 18001:2007. *Occupational Health and Safety Management System Requirements*.

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal

Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal

Subagyo. 2015. *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta

Saryono. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Alfabeta

Siyoto, Sandu dan Muhammad Ali Sodik. 2015. *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : ALFABETA.
- Sugiyono. 2016. *Metodologi Penelitian Dan Pengembangan*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D)*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2020. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Tim Prima Pena. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Gita Media Press, 2015). h. 562
- Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran



Lampiran 1

SHIP'S PARTICULAR

“KMP WINDU KARSA DWITYA / P M F J”

1. NAME OF THE SHIP : KMP WINDU KARSA DWITYA
2. CALL SIGN : P M F J
3. TYPE : PASSENGER SHIP
4. OWNER : PT. WINDU KARSA
5. IMO NUMBER : 9157571
6. MMSI : 525016187
7. FLAG : INDONESIA
8. PORT OF REGISTRY : JAKARTA
9. GROSS TONNAGE : 2553 TON
10. NET TONNAGE : 766 TON
11. DWT : 400 TON
12. LOA : 85 MTR
13. LBP : 78,8 MTR
14. BMLD : 14,5 MTR
15. HMLD : 5,7 MTR
16. CLASSIFICATION : BKI
17. BUILDER : TACHIBANA SENPAKU TEKKO
(SHIPBUILDING) CO.,LTD
18. PLACE OF BUILD : JAPAN
19. YEAR OF BUILD : 1997
20. DATE OF LAUNCH : 30 SEPTEMBER 1997
21. MAIN ENGINE : DAIHATSU DIESEL MFG. CO., LTD
DL64020036, 4000.000 HP/500 RPM
DAIHATSU DIESEL MFG. CO., LTD
DL64020037, 4000.000 HP/500 RPM
22. AUX DIESEL GENERATOR: 2 SET - DAIHATSU DIESEL MFG. CO.,
LTD DL-19

Lampiran 2

SHIP'S PARTICULAR

“KMP VIRGO 18 / J Z Y H”

1. NAME OF THE SHIP	: KMP VIRGO 18
2. CALL SIGN	: J Z Y H
3. TYPE	: PASSENGER SHIP
4. OWNER	: PT. JEMLA FERRY
5. IMO NUMBER	: 8921755
6. MMSI	: 525006222
7. FLAG	: INDONESIA
8. PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
9. GROSS TONNAGE	: 9989 TON
10. NET TONNAGE	: 2997 TON
11. DWT	: 3359 TON
12. LOA	: 134,6 MTR
13. LBP	: 125,2 MTR
14. BMLD	: 21 MTR
15. HMLD	: 12,03 MTR
16. CLASSIFICATION	: BKI
17. BUILDER	: MHI, SHIMONOSEKI, YAMAGUCIPREF
18. PLACE OF BUILD	: JAPAN
19. YEAR OF BUILD	: 1990
20. MAIN ENGINE	: 2 SET-NKK SEMPT PIELSTICK DIESEL14PC2-6V, 9100.000 HP/520 RPM
21. AUX DIESEL GENERATOR	: 3 SET - DAIHATSU CO.LTD 6 DL-22, 1200 HP












Lampiran 3

FOTO WAWANCARA

Lampiran 4

STUDI DOKUMENTASI

Lampiran 5

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN						No. : SOP-NTR-07				
		DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN						Revisi : 0				
		STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR PENERBITAN NOTA DINAS PEMERIKSAAN DAN PENGUJIAN, SERTA PENERBITAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL						Tgl Berlaku : 02-02-2015				
No	Uraian Kegiatan	Loket Penerima Dokumen	Direktur Perkapalan dan Kepelautan	Pengadmi instrasi Umum	Kasubdit Nautis, Teknis dan Radio Kapal	Kasi Sertifikasi Keselama- tan Kapal	Marine Inspector	Direktur Jenderal Perhubun- gan Laut	Kelengkapan	Waktu	Output	Ket
1	Menerima Surat Permohonan dari pemohon serta menyampaikan kepada Direktur								1. Surat Permohonan 2. Sertifikat Keselamatan Sebekumnya (SCC, SEC, SRC)		Agenda surat masuk	
2	Mendisposisi untuk evaluasi kepada kasubdit								3. Surat Ukur	1 hari kerja	Disposisi	
3	Pencatan dan distrusi surat sesuai disposisi								4. Sertifikat Klas (Sertifikat Lambung, Mesin, Load Line)		Surat	
4	Disposisi kepada kasi										Disposisi	
5	Disposisi kepada Marine Inspector									1 hari kerja	Dokumen sah	
6	Meneliti keabsahan dokumen dan membuat laporan kepada Kasi										Hasil Verifikasi	
7	Menverifikasi Keabsahan dokumen										Surat	
8	Menyetujui dan menandatangani surat									1 hari kerja	Slip Setoran	
9	Menerima Slip Setoran PNBp PUP										Surat	
10	Memberikan nomor surat										Surat	
11	Mendistribusi kepada pemohon										Surat	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : NurulFitriSusanty
NIT : 531611306212 K
Tempat/Tanggallahir : Klaten, 15 Desember 1997
Jeniskelamin : Perempuan



Agama : Islam

Nama Ayah : AgusSalehRahman

NamaIbu : Sri Semi

Alamat : AsramaWiratamaJalanTeratai K-55 No.37
 Kel. Pudakpayung, Kec. Banyumanik, Kota
 Semarang, Propinsi Jawa Tengah, Indonesia

Riwayat Pendidikan

1. SDN 03Pudakpayung : Tahun2004 - 2010
2. SMP N 12Semarang : Tahun2010 - 2013
3. SMA N 1 Ungaran : Tahun 2013 – 2016
4. PIP Semarang : Tahun 2016 - 2020

PengalamanPraktekDarat

1. PT. ArpeniPratama Ocean Line,TbkCabangMerak,Cilegon
2. KSOP Kelas I Banten
3. PT. Pelindo III (Persero) Regional Jawa Tengah

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 84/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : NURUL FITRI SUSANTY
NIT : 531611306212 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 12 %* (Dua Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN
Pelaksana Harian,



PURWANTO

Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19680510 198903 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten

ORIGINALITY REPORT

12%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

9%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

kepegawaian.dephub.go.id

Internet Source

6%

2

eprints.umm.ac.id

Internet Source

3%

3

www.scribd.com

Internet Source

2%

4

pip-semarang.ac.id

Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 84/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : NURUL FITRI SUSANTY
NIT : 531611306212 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Optimalisasi Pemeriksaan Kapal *Docking* Oleh *Marine Inspector* Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 12 %* (Dua Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN
Pelaksana Harian,



PURWANTO

Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19680510 198903 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Optimalisasi Pemeriksaan Kapal Docking Oleh Marine Inspector Guna Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas I Banten

ORIGINALITY REPORT

12%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

9%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

kepegawaian.dephub.go.id

Internet Source

6%

2

eprints.umm.ac.id

Internet Source

3%

3

www.scribd.com

Internet Source

2%

4

pip-semarang.ac.id

Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On